0163131fr	005
0609	

Générateur

GP 2600
GP 3800A
GP 4000
GP 5600A / GPS 5600A
GP 6600A / GPS 6600A

MANUEL DE RÉPARATION

0 1 6 3 1 3 1 F R

Ce manuel couvre les machines ayant les numéros d'article suivants :

0620088, 0620089, 0620090, 0620091, 0620092, 0620093, 0620094, 0620095, 0620096, 0620097, 0620098, 0620099, 0620100, 0620101, 0620102, 0620103, 0620104, 0620116, 0620326, 0620327, 0620328, 0620329, 0620330, 0620331, 0620342, 0620379, 0620380, 0620381, 0620382, 0620383, 0620384, 0620385, 0620386, 0620484, 0620485

Informations sur le fonctionnement et les pièces de rechange

Vous devez connaître le fonctionnement de cette machine avant de tenter d'effectuer un dépannage ou des réparations. Les procédures d'utilisation et d'entretien de base sont décrites dans la Notice d'Emploi fournie avec cette machine. Il convient de toujours garder un exemplaire de la Notice d'Emploi avec la machine. Utiliser la Liste de Pièces de Rechange détachée fournie avec la machine pour commander des pièces de rechange. S'il manque un des documents, prendre contact avec Wacker Neuson Corporation pour en commander un nouveau.

Les dommages causés par une mauvaise utilisation ou un mauvais entretien de la machine doivent être signalés à l'opérateur pour éviter que des faits similaires se reproduisent à l'avenir.

Ce manuel fournit des informations et expose les procédures à suivre afin de réparer et d'entretenir en toute sécurité le ou les modèles Wacker Neuson présenté(s) ci-dessus. En gage de sécurité et de protection contre les risques de blessure, lire attentivement, bien assimiler et observer les consignes fournies dans ce manuel. LES INFORMATIONS CONTENUES DANS CE MANUEL SONT BASEES SUR LES MACHINES FABRIQUEES JUSQU'AU MOMENT DE LA MISE SOUS PRESSE. WACKER NEUSON CORPORATION SE RESERVE LE DROIT DE MODIFIER TOUTE INFORMATION SANS PREAVIS.

Lois relatives aux étouffeurs d'étincelles

Attention : Les codes de l'inspection du travail et les codes des ressources publiques stipulent que dans certaines localités, les pare-étincelles doivent être utilisés sur des moteurs à combustion interne qui utilisent des hydrocarbures. Un pare-étincelles est un appareil mis au point pour éviter une émission inopinée d'étincelles ou de flammes émanant de l'échappement du moteur. A cet égard, les pare-étincelles sont définis et évalués par le Service Forestier des Etats-Unis.

Afin d'être conforme aux lois locales en matière de pare-étincelles, consulter le distributeur du moteur ou l'inspecteur du travail de votre localité.

Tous les droits, en particulier les droits de copie et de distribution, sont réservés.

Copyright 2009 - Wacker Neuson Corporation.

Il est interdit de reproduire tout ou partie de cette publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, électronique ou mécanique, y compris par photocopie, sans l'autorisation écrite préalable expresse de Wacker Neuson Corporation.

Tout type de reproduction ou de distribution non autorisé par Wacker Neuson Corporation représente une violation des copyrights en vigueur et fera l'objet de poursuites. Wacker Neuson Corporation se réserve expressément le droit d'apporter des modifications techniques, même sans préavis, visant à améliorer ses machines ou leurs normes de sécurité.

1 Informations sur la sécurité 8

1.1 Sécurité d'utilisation 9
1.2 Sécurité pour l'opérateur en utilisant le moteur 11
1.3 Sécurité lors de l'entretien 12
1.4 Autocollants sur la sécurité et le fonctionnement 13

2 Fonctionnement 20

2.1 Information concernant l'opération 20
2.2 Application et exigences en matière de puissance 20
2.3 Batterie recommandée (seulement modèles GPS) 21
2.4 Installation 22
2.5 Réduction de la puissance du générateur 23
2.6 Mise à la terre du générateur 24
2.7 Panneau de commande—GP 3800, GP 5600/GP 6600, GPS 5600/GP 6600 25
2.8 Interrupteur de protection contre les courts-circuits à la masse (GFCI) 26
2.9 Prise verrouillable 26
2.10 Réglage automatique du ralenti 27
2.11 Régime du moteur 27
2.12 Sélection de la tension 28
2.13 Pour Démarrer 29
2.14 Pour Arrêter 30

3 Entretien 31

3.1 Entretien du moteur 31
3.2 Plan d'Entretien Périodique 31
3.3 Changer l'huile 32
3.4 Entretien du filtre à air 33
3.5 Bougie d'allumage 34
3.6 Nettoyage du séparateur 35
3.7 Réglage du Carburateur 35
3.8 Réglage de la vitesse du moteur 36
3.9 Entreposage 37
3.10 Transport 38
3.11 Schéma électrique—GP 2600 40
3.12 Éléments constitutifss—GP 2600 41
3.13 Schéma électrique—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600 42
3.14 Éléments constitutifs—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600 43
3.15 Schéma électrique—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600 .... Tous les modèles CAN 44
3.16 Éléments constitutifs—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600 Tous les modèles CAN 45

3.17 Schéma de câblage du moteur—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600 ..46
3.18 Éléments constitutifs du moteur ..47
3.19 Schéma électrique—GP 4000 ..48
3.20 Schéma électrique—GP 4000 CAN ..50

4 Guide de dépannage 52

4.1 Méthodes de dépannage ..52
4.2 Vérification de la continuité ..54
4.3 Vérification de la résistance ..54
4.4 Vérification de la tension ..54
4.5 Diagrammes fonctionels de recherche d'origine des pannes ..55
4.6 Aucune tension à la prise — Diagramme fonctionnel 1A ..56
4.7 Aucune tension à la prise — Diagramme fonctionnel 1B ..57
4.8 Vérification de la tension à la barette de raccordement du générateur ..58
4.9 Vérification de la tension à la fiche—GP 2500A, GP 2600 ..59
4.10 Vérification de l'enroulement principal et de l'enroulement du rotor ..60
4.11 Aucune tension à la prise—Diagramme fonctionnel 1C ..63
4.12 Vérification du coupe-circuit principal et de la circuiterie de la prise ..64
4.13 Basse tension aux prises — diagramme fonctionnel 2A ..66
4.14 Vérification des brosses ..67
4.15 Vérification de l'enroulement d'excitation ..68
4.16 Vérification de câbles de détection du RTA—GP 2500A, GP 2600 ..70
4.17 Vérification de câbles de détection du RTA ..72
4.18 Confirmation d'une défaillance du RTA ..76
4.19 Vérification et installation du sélecteur de tension ..78
4.20 Dépannage de haute tension—diagramme fonctionnel 3A ..80
4.21 Dépannage du circuit de ralenti automatique—diagramme fonctionnel 4A ...81
4.22 Vérification de la tension au solénoïde de ralenti automatique ..82
4.23 Vérification du circuit de ralenti automatique entre le générateur et le fusible 84
4.24 Vérification du circuit de ralenti automatique entre le fusible et l'unité du ralenti automatique ..86
4.25 Moteur a un retour d'allumage—diagramme fonctionnel de dépannage 5A .88
4.26 Vérification du circuit de solénoïde anti-post-allumage (SAA) (Moteur Honda) 90
4.27 Diagnostic de la cause du déclenchement du disjoncteur de fuite à la terre (GFI) ..92

5 Procédures de Démontage / Reconstruction 95

5.1 Outils ..95
5.2 Commandes de pièces ..95
5.3 Numéros de référence ( ) ..95
5.4 Bloc poids ..95
5.5 Remplacement du pot d'échappement ..96

5.6 Remplacement du réservoir de carburant 98
5.7 Remplacement du stator 100
5.8 Remplacement du rotor 102
5.9 Remplacement du moteur 104

6 Données Techniques 106

6.1 Générateur—GP 2600 106
6.2 Moteur—GP 2600 107
6.3 Générateur—GP 3800 108
6.4 Moteur—GP 3800 110
6.5 Générateur—GP 4000 113
6.6 Moteur—GP 4000 115
6.7 Générateur—GP/GPS 5600 117
6.8 Moteur—GP/GPS 5600 122
6.9 Générateur—GP/GPS 6600 125
6.10 Moteur—GP/GPS 6600 129

1 Informations sur la sécurité

Ce manuel contient des instructions identifiées par DANGER, AVERTISSEMENT, PRÉCAUTION, *ATTENTION* et REMARQUE qui doivent être respectées pour réduire toute possibilité de lésion corporelle, de dommage à l'équipement ou d'utilisation non conforme.

Ce symbole signale un point de sécurité. Il est utilisé pour vous avertir qu'il existe un risque potentiel de lésion corporelle. Respecter toutes les consignes de sécurité qui suivent ce symbole pour éviter une éventuelle lésion corporelle.

DANGER

DANGER indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, risque d'entraîner des lésions corporelles graves voire la mort.

AVERTISSEMENT

AVERTISSEMENT indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, risque d'entraîner des lésions corporelles graves voire la mort.

PRECAUTION

PRÉCAUTION indique une situation dangereuse qui, si elle n'est pas évitée, risque d'entraîner des lésions corporelles mineures ou modérées.

ATTENTION : utilisé sans le symbole d'alerte de sécurité, ***ATTENTION*** indique une situation qui, si elle n'est pas évitée, risque d'entraîner des dommages matériels.

Remarque : *contient des informations complémentaires importantes pour une procédure.*

1.1 Sécurité d'utilisation

DANGER

L'ÉNERGIE ÉLECTRIQUE RÉINJECTÉE PAR LE GÉNÉRATEUR DANS LE RÉSEAU DE DISTRIBUTION PUBLIC PEUT PROVOQUER DE SÉRIEUSES LÉSIONS OU MÊME METTRE EN DANGER LA VIE DES EMPLOYÉS DU SERVICE PUBLIC !

Le branchement non conforme du générateur au réseau de distribution électrique d'un immeuble peut provoquer la réinjection du courant électrique du générateur dans les lignes du réseau public. Ceci peut provoquer une électrocution des employés du service public, un incendie ou une explosion. Les branchements au réseau électrique d'un immeuble doivent être effectués par un électricien qualifié et doivent être conformes à toutes les lois ou tous les codes électriques applicables.

S'il est branché au réseau électrique d'un immeuble, le générateur doit satisfaire aux exigences de puissance, de tension et de fréquence de l'équipement qui se trouve dans l'immeuble. Des différences peuvent exister par rapport aux exigences de puissance, de tension et de fréquence et un branchement incorrect peut endommager l'équipement, peut provoquer un incendie, des lésions corporelles et même la mort.

AVERTISSEMENT

Pour une utilisation sécurisée du matériel, il faut en avoir une connaissance solide et avoir reçu une formation appropriée. Une utilisation du matériel non conforme aux indications ou une utilisation par un personnel non formé peut être dangereuse. Lire les instructions d'utilisation fournies à la fois dans ce manuel et dans le manuel du moteur et prendre connaissance de l'emplacement et de l'utilisation appropriée des commandes. Les opérateurs inexpérimentés devraient recevoir des instructions de la part d'une personne ayant l'habitude d'utiliser le matériel avant d'être autorisés à utiliser la machine.

1.1.1 NE JAMAIS faire fonctionner le générateur à proximité de récipients ouverts contenant de l'essence, de la peinture ou d'autres liquides inflammables.

1.1.2 NE JAMAIS faire fonctionner le générateur ou les outils qui y sont branchés avec des mains mouillées.

1.1.3 NE JAMAIS utiliser des câbles électriques usés. Vous risquez de subir une sérieuse décharge électrique et l'équipement peut être endommagé.

1.1.4 NE JAMAIS faire passer de câbles électriques sous le générateur ou sur des pièces en vibration ou chaudes.

1.1.5 NE JAMAIS enfermer ou recouvrir le générateur lorsqu'il est en fonctionnement ou lorsqu'il est chaud.

1.1.6 NE JAMAIS surcharger le générateur. L'intensité totale des outils et des équipements branchés au générateur ne doit pas dépasser la capacité de charge du générateur.

1.1.7 NE JAMAIS faire fonctionner le machine sous la neige, la pluie ou dans une flaque d'eau.

1.1.8 NE JAMAIS autoriser un personnel non formé à utiliser le générateur. Formez-vous sur la façon d'utiliser et d'arrêter le générateur avant de le mettre en route.

1.1.9 NE JAMAIS se tenir debout sur la machine.

1.1.10 NE PAS stationner ou passer sous la machine pendant le levage ou le transport.

1.1.11 NE PAS fixer l'équipement à l'appareil lorsqu'il est suspendu.

1.1.12 TOUJOURS ranger convenablement le matériel lorsqu'il n'est pas utilisé. Le matériel doit être rangé dans un endroit propre, sec et hors de portée des enfants.

1.1.13 TOUJOURS installer et faire fonctionner le machine sur une surface solide, plane et non combustible.

1.1.14 TOUJOURS transporter le générateur en position verticale.

1.1.15 TOUJOURS garder le machine éloigné d'au moins un mètre des structures, bâtiments et autres équipements pendant son fonctionnement.

1.1.16 TOUJOURS veiller à l'état de propreté des environs immédiats et du dessous de la machine en éliminant tous débris et matériaux combustibles. Veiller à ce qu'aucun débris ne puisse tomber dans la machine ou dans le compartiment d'échappement.

1.1.17 TOUJOURS retirer tous les outils, câbles et autres éléments mobiles du générateur avant de le démarrer.

1.1.18 Vérifier le circuit de terre de la machine, ainsi que le raccordement de celui-ci à une prise de terre appropriée suivant les régulations nationales et locales.

1.2 Sécurité pour l'opérateur en utilisant le moteur

DANGER

LLes moteurs à combustion interne présentent des dangers spécifiques pendant l'utilisation et l'alimentation. Lire et suivre les mises en garde exposées dans le manuel du propriétaire du moteur ainsi que les consignes de sécurités énumérées au-dessous. Le non respect des mises en garde et des consignes de sécurité peut entraîner des blessures graves ou mortelles.

1.2.1 NE PAS utiliser la machine à l'intérieur ou dans un endroit clos tel qu'une fosse profonde, à moins qu'une ventilation appropriée ne soit garantie par le biais de ventilateurs ou de tuyaux d'échappement. Les gaz d'échappement émanant du moteur contiennent du monoxyde de carbone toxique et l'exposition au monoxyde de carbone peut provoquer une perte de connaîssance et peut entraîner la mort.

1.2.2 Ne pas fumer en utilisant la machine.

1.2.3 Ne pas fumer en réalimentant le moteur.

1.2.4 NE PAS réalimenter un moteur chaud ou en marche.

1.2.5 NE PAS réalimenter le moteur près d'un feu.

1.2.6 NE PAS renverser de carburant lors de la réalimentation du moteur.

1.2.7 NE PAS faire fonctionner le moteur près de feux.

1.2.8 NE PAS démarrer le moteur si de l'essence a été répandue ou s'il y a une odeur d'essence. Éloigner le générateur de la flaque et essuyer le générateur avant de le faire démarrer.

1.2.9 TOUJOURS remplir le réservoir de carburant dans un endroit bien ventilé.

1.2.10 TOUJOURS remettre le chapeau de réservoir après réalimentation.

1.2.11 TOUJOURS contrôler les tuyaux d'essence et le réservoir, et les remplacer si elles présentent des fissures ou des fuites. Ne pas mettre en route la machine si de l'essence a été repandue.

1.3 Sécurité lors de l'entretien

AVERTISSEMENT

Un équipement mal entretenu peut devenir un risque pour la sécurité ! Pour que l'équipement puisse fonctionner en toute sécurité et correctement pendant une période prolongée, il est nécessaire de procéder à un entretien périodique et, occasionnellement, à des réparations. Si le générateur présente des défaillances ou est en cours d'entretien, apposer une pancarte « NE PAS DÉMARRER » sur le panneau de commande afin d'informer les autres personnes de la situation.

1.3.1 NE PAS utiliser d'essence, d'autres types de carburant ou des solvants inflammables pour nettoyer des pièces détachées, particulièrement dans des endroits clos. Les gaz d'échappement émanant des carburants et des solvants peuvent devenir explosifs.

1.3.2 NE PAS essayer de nettoyer ou de réparer l'appareil tandis qu'il est en marche.

1.3.3 NE JAMAIS apporter de modification à la machine sans l'autorisation écrite explicite du fabricant.

1.3.4 NE PAS laisser de l'eau s'accumuler au pied de la machine. En présence de l'eau déplacer la machine et la laisser sécher avant l'entretien !

1.3.5 NE PAS entretenir la machine lorsque vos vêtements ou votre peau sont mouillés.

1.3.6 NE JAMAIS laisser un personnel non formé entretenir cet équipement. Seuls des techniciens formés peuvent être autorisés à intervenir sur les composants électriques de cet équipement.

1.3.7 TOUJOURS veiller à ce que la machine soit propre et les autocollants lisibles. Remplacer tous les autocollants manquants ou difficiles à lire. Les autocollants fournissent des instructions d'utilisation importantes qui servent à prévenir des dangers.

1.3.8 TOUJOURS remplacer les dispositifs et les protections de sécurité après la réparation et l'entretien.

1.3.9 TOUJOURS laisser refroidir le moteur avant de transporter ou d'intervenir sur le générateur.

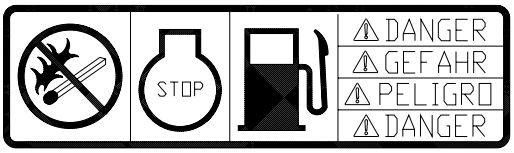
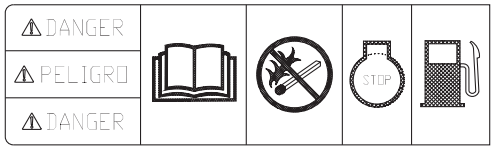
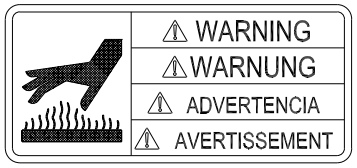
1.3.10 TOUJOURS écarter vos mains, vos pieds et vos vêtements amples des parties rotatives du générateur et du moteur.

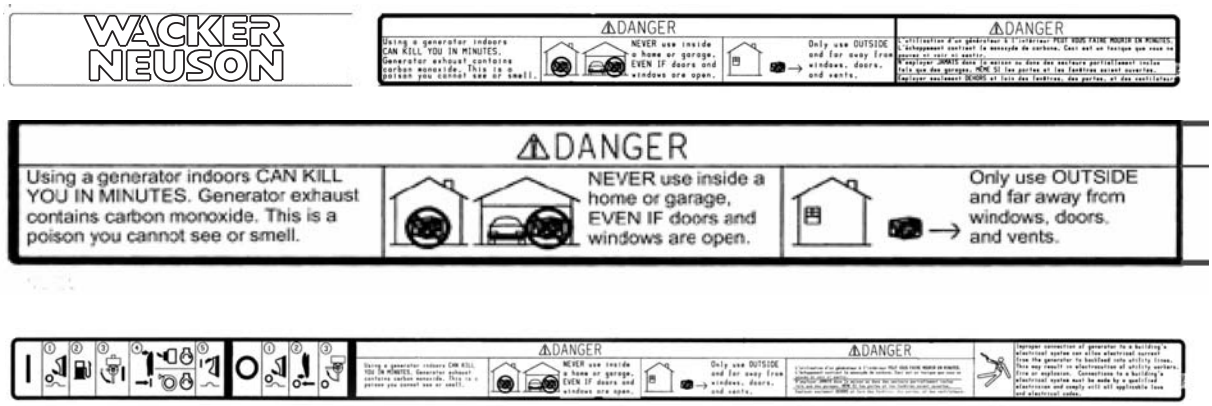
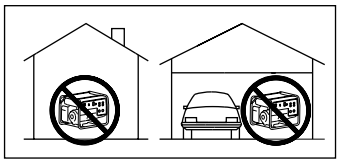
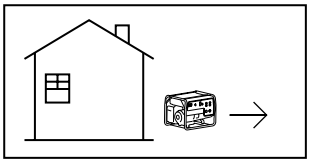
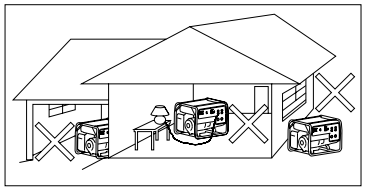
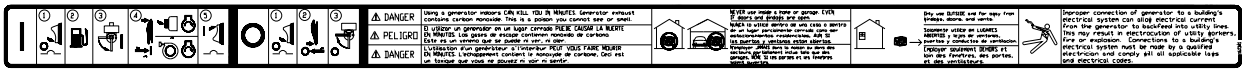
1.3.11 TOUJOURS arrêter le moteur avant d'intervenir sur le machine. Si le moteur est équipé d'un démarreur électrique, débrancher la borne négative de la batterie.

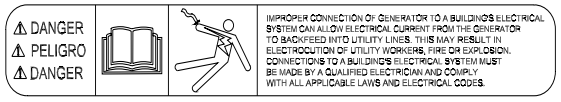
1.3.12 TOUJOURS garder les conduites de carburant en bon état et bien branchées. Les fuites de carburant et les vapeurs sont extrêmement explosives.

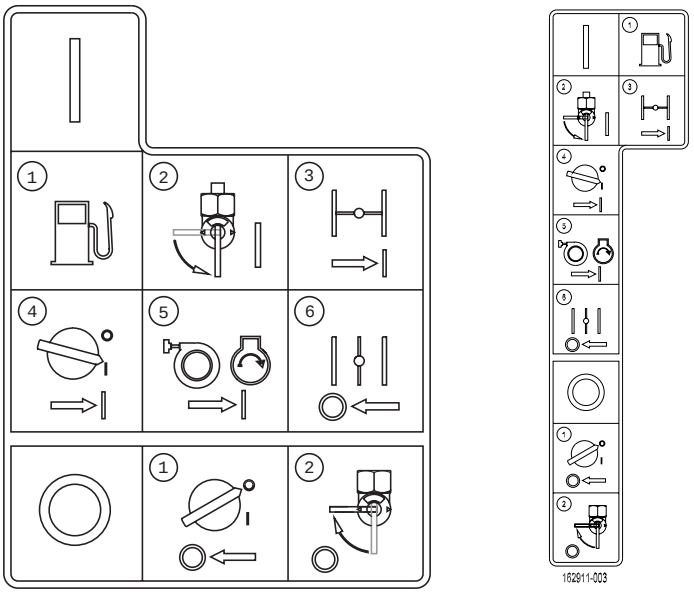
1.4 Autocollants sur la sécurité et le fonctionnement

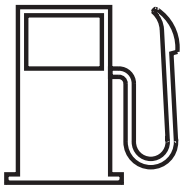
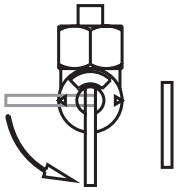
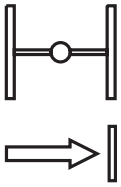
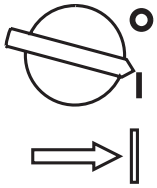
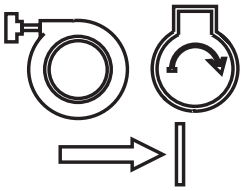
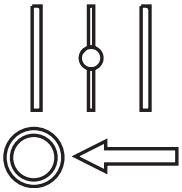
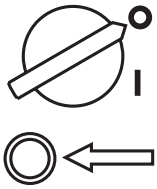
Des autocollants internationaux illustrés figurent sur les machines Wacker Neuson lorsque cela est nécessaire. Ces autocollants sont décrits ci-dessous :

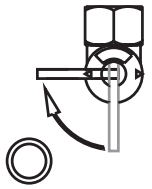
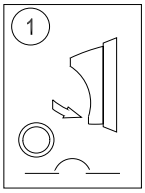
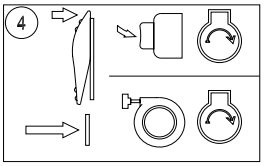
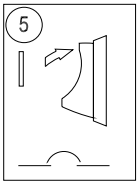
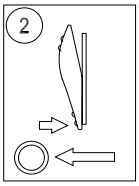
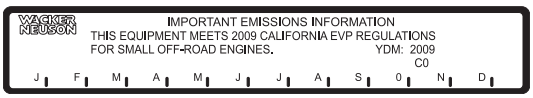
Pictogramme	Signification
	DANGER ! Ne pas placer d'étincelles, de flammes ou d'objets incandescents à proximité de la machine. Couper le moteur avant de reapprovisionner en carburant.
	DANGER ! Ne pas placer d'étincelles, de flammes ou d'objets incandescents à proximité de la machine. Couper le moteur avant de reapprovisionner en carburant. Lire le manuel de l'utilisateur pour obtenir des informations sur la machine.
	AVERTISSEMENT ! Surface chaude !

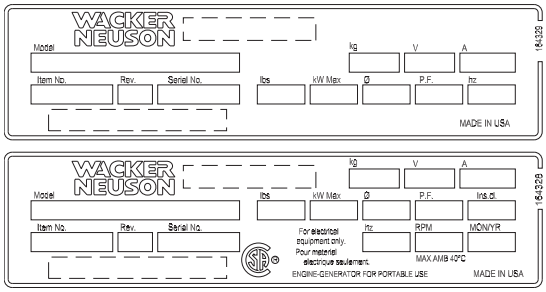
Pictogramme	Signification
	Using a generator indoors CAN KILL YOU IN MINUTES. Generator exhaust contains carbon monoxide. This is a poison you cannot see or smell.
	NEVER use inside a home or garage, EVEN IF doors and windows are open.
	Only use OUTSIDE and far away from windows, doors, and vents.
	Use in a well-ventilated area. Do not use indoors or near open windows. Fumes can cause death.
	

Pictogramme	Signification
	AVERTISSEMENT ! Pour réduire le risque de décharges électriques, se reporter à la Notice d'Emploi. Une connexion inadéquate du générateur au système électrique d'un édifice risque de causer l'entraînement arrière du courant depuis le générateur vers les circuits publics. Cela risque de causer l'électrocution d'ouvriers des services publics, un incendie ou une explosion. Les connexions au système électrique d'un édifice doivent être effectuées par un électricien qualifié et être conformes à tous les codes électriques et à toutes les lois en vigueur.
	DANGER ! Risque d'asphyxie. Se reporter à la Notice d'Emploi pour les instructions.
	Prise de terre



Pictogramme	Signification
	PRÉCAUTION ! Utiliser uniquement de l’essence propre et filtrée. Contrôler le niveau de carburant.
	Ouvrir le robinet de carburant.
	Fermer l’étrangleur.
	Tourner l'interrupteur sur la position "ON".
	Enclencher le démarreur.
	Ouvrir l’étrangleur.
	Tourner l'interrupteur sur la position "OFF".

Pictogramme	Signification
	Fermer le robinet de carburant.
	Placer l'interrupteur du coupe-circuit en position OFF (ARRÊT).
	Placer le commutateur de démarrage du moteur sur la position « ON » (MARCHE). GPS - Appuyer sur le bouton d'allumage. GP - Enclencher le démarreur.
	Placer l'interrupteur du coupe-circuit en position ON (MARCHE).
	Placer le commutateur de démarrage du moteur sur la position « OFF » (ARRÊT).
	Cet équipement **ne se conforme pas** aux règlements d'émission de la Californie EVP pour de petits moteurs hors-route.
	Informations importantes sur les émissions polluantes Ce matériel est conforme à la réglementation EVP sur les émissions de gaz polluants de Californie pour les petits engins non routiers.

Pictogramme	Signification
⚠ WARNING Operation of This Equipment May Create Sparks That Can Start Fires Around Dry Vegetation. A Spark Arrestor May be Required. The Operator Should Contact Local Fire Agencies For Laws or Regulations Relating to Fire Prevention Requirements.	AVERTISSEMENT! L'opération de cet équipement peut créer des étincelles qui peuvent provoquer un incendie autour de la végétation sèche. Un pare-étincelles pourrait être exigé. L'opérateur devrait contacter les services d'incendie locaux pour les lois ou les règlements afférents aux précautions contre un incendie.
	Une plaque signalétique mentionnant le numéro de modèle, le numéro de référence, le niveau de révision et le numéro de série est apposée sur chaque machine. Veuillez noter les informations relevées sur cette plaque de façon à ce qu'elles soient toujours disponibles si la plaque signalétique venait à être perdue ou endommagée. Lorsque vous commandez des pièces détachées ou sollicitez des informations après-vente, on vous demandera toujours de préciser le numéro de modèle, le numéro de référence, le niveau de révision et le numéro de série de la machine.
U.S. PAT. Nos.: OTHER U.S. AND FOREIGN PATENTS PENDING	Cette machine peut être protégée sous des brevets d'invention.

Remarques

2 Fonctionnement

2.1 Information concernant l'opération

Les informations fournies dans ce manuel concernant le fonctionnement de la machine sont condensées. Consulter le Manuel de l'opérateur pour obtenir le mode d'emploi complet de ce matériel. Il est impératif de toujours lire, assimiler et appliquer les procédures figurant dans le Manuel de l'opérateur pour utiliser cette machine.

2.2 Application et exigences en matière de puissance

Ce générateur est conçu pour alimenter des appareillages monophasés 60 Hz avec une tension de 120/240 V CA.

Vérifier les plaques signalétiques ou les étiquettes sur les outils ou les appareillages afin de vous assurer que leur consommation correspond à la puissance délivrée par le générateur. Si la puissance d'un outil ou d'un appareillage particulier n'est pas indiqué, contacter le constructeur de l'outil pour connaître la puissance nécessaire.

Certains appareillages et outils nécessitent une pointe de courant lors du démarrage. Ceci signifie que la quantité de puissance nécessaire pour le démarrage initial de l'équipement est supérieure à la puissance requise pour le maintenir en fonctionnement. Le générateur doit être capable de fournir cette « pointe » de courant. D'autres types d'appareillages nécessitent une puissance supérieure à celle qui est réellement indiquée sur leur plaque signalétique.

« Puissances génériques nécessaires au démarrage » n'est fourni qu'à titre indicatif pour vous aider à déterminer les caractéristiques électriques de différents types d'appareils. Contacter le distributeur Wacker Neuson le plus proche, ou le fabricant ou le distributeur de l'outil de l'appareil pour toutes questions concernant les caractéristiques électriques.

***ATTENTION* :** Si un outil ou un appareillage n'atteint pas sa pleine vitesse de rotation quelques secondes après sa mise sous tension, arrêter-le immédiatement pour éviter tout dommage.

Puissances génériques nécessaires au démarrage

Puissances génériques nécessaires au démarrage

- Les lampes à incandescence et les appareillages comme les fers à souder et les plaques chauffantes qui utilisent une élément chauffant de type résistif nécessitent la même puissance au démarrage et au fonctionnement telle qu'elle est indiquée sur leurs plaques signalétiques.

- Les lampes fluorescentes et à vapeurs de mercure nécessitent 1,2 à 2 fois leur puissance nominale pour démarrer.
- Les moteurs électriques et de nombreux types d'outils électriques nécessitent souvent un courant de démarrage important. L'intensité du courant de démarrage dépend du type de moteur et de son usage.
- La majorité des outils électriques nécessitent 1,2 à 3 fois leur puissance nominale pour démarrer.
- Des charges comme les pompes submersibles et les compresseurs d'air nécessitent une force très importante pour démarrer. Ils ont besoin d'environ 3 à 5 fois leur puissance nominale indiquée sur la plaque signalétique pour démarrer.

  Si la puissance d'un outil ou d'un appareillage particulier n'est pas indiquée, vous pouvez la calculer en multipliant sa tension par sa consommation :

  Monophasé : VOLTS x AMPÈRES = WATTS

  Triphasé : VOLTS x AMPÈRES x 1,732 x 0,8 = WATTS

2.3 Batterie recommandée (seulement modèles GPS)

Ce groupe électrogène est livré sans batterie. Nous vous recommandons d'utiliser le type de batterie suivant :

Type de batterie	50-N18L-A
Tension	12 V
Capacité	20 A/h
L x l x H	206 X 90 X 164 mm

2.4 Installation

Placer le générateur dans un endroit où il ne sera pas exposé à la pluie, à la neige ou aux rayons directs du soleil. S'assurer qu'il soit posé sur un sol ferme, à niveau pour ne pas glisser ou se déplacer. Placer l'échappement du moteur loin des endroits où des personnes pourraient être présentes.

Les abords doivent être libres d'eau et d'humidité. Tous les composants doivent être protégés contre une humidité excessive.

DANGER

Utiliser un générateur à l'intérieur PEUT TUER EN QUELQUES MINUTES. L'échappement du générateur contient du monoxyde de carbone. Ceci est un poison que vous ne pouvez ni voir ni sentir. NE JAMAIS utiliser ce générateur à l'intérieur d'une maison ou d'un garage, MÊME SI les portes et les fenêtres sont ouvertes. Utiliser seulement À L'EXTÉRIEUR et loin des fenêtres, portes et évents.

DANGER

NE JAMAIS installer de générateur dans un endroit clos comme un tunnel ou une tranchée. Utiliser un générateur dans un tunnel ou une tranchée PEUT TUER EN QUELQUES MINUTES. L'échappement du générateur contient du monoxyde de carbone. Ceci est un poison que vous ne pouvez ni voir ni sentir. NE JAMAIS utiliser ce générateur à l'intérieur d'un tunnel ou d'une tranchée.

2.5 Réduction de la puissance du générateur

Tous les générateurs subissent une réduction de leur puissance suivant l'altitude et la température. Les moteurs à combustion interne, sauf s'ils ont été modifiés, présentent une baisse de rendement à haute altitude en raison de la baisse de la pression atmosphérique. Ceci se traduit par une baisse de puissance et, de ce fait, une réduction de la puissance délivrée par le générateur. La température affecte à la fois les performances du moteur et du générateur. Lorsque la température augmente, le moteur aura moins de rendement et la résistance des composants électriques sera supérieure. En conséquence, lorsque la température augmente, la puissance délivrée par le générateur diminue. L'altitude affecte également la capacité de refroidissement de l'air – plus l'altitude est élevée, moins l'atmosphère est dense et, de ce fait, plus faible est sa capacité à transférer la chaleur.

Pour chaque élévation de 500 m au-dessus de 1000 m, la puissance délivrée par le générateur sera réduite de 3 %. Pour chaque augmentation de 5 °C de la température ambiante au-dessus de 40 °C, la puissance délivrée par le générateur sera réduite de 3 %. Servez-vous des tableaux ci-contre pour connaître les facteurs de détérioration liés à l'altitude et à la température. Il peut s'avérer nécessaire de prendre en compte à la fois les facteurs de détérioration de l'altitude et de la température ambiante afin de déterminer la puissance réelle délivrée par le générateur.

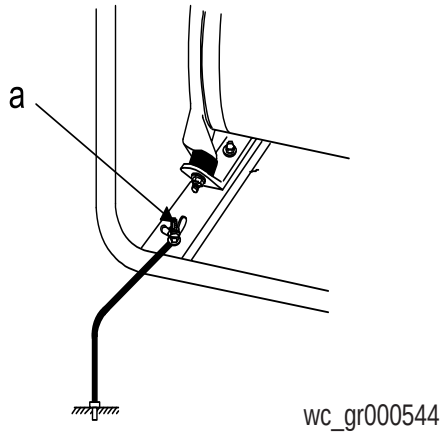
Température ambiante C	Réduction de puissance	Facteur
45	3 %	0,97
50	6 %	0,94
55	9 %	0,91
60	12 %	0,88

Altitude m	Réduction de puissance	Facteur
1500	3 %	0,97
2000	6 %	0,94
2500	9 %	0,91
3000	12 %	0,88
3500	15 %	0,85
4000	18 %	0,82

2.6 Mise à la terre du générateur

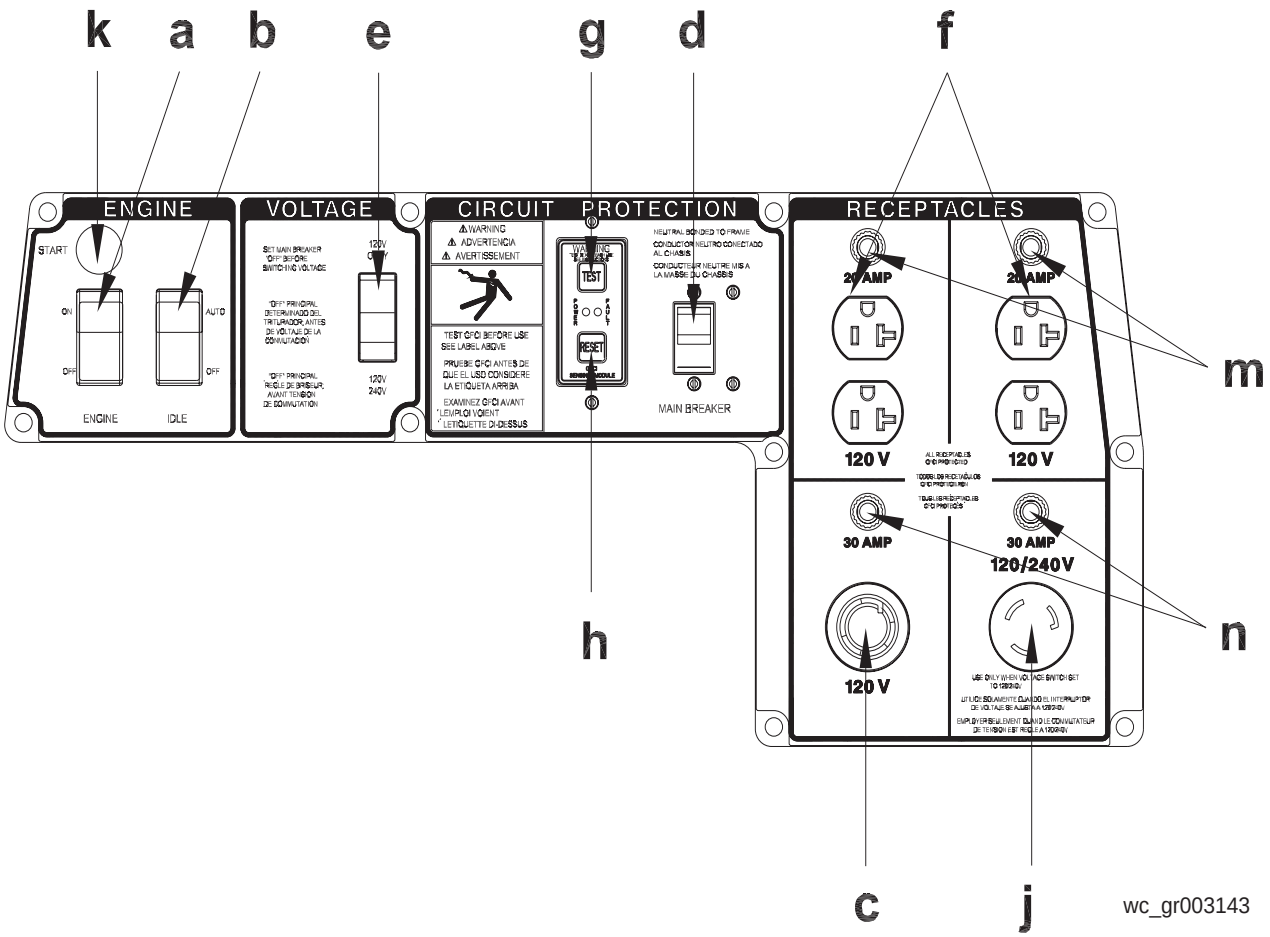
Voir Dessin : wc_gr000544

Une connexion à la terre **(a)** est située sur le châssis de la génératrice. Pour une sécurité de fonctionnement correcte, cette connexion à la terre doit être connectée à une bonne source à la terre. Cette connexion à la terre doit être conforme aux normes de Code électrique national ainsi qu'aux règlements régionaux et locaux.



wc_gr000544

2.7 Panneau de commande—GP 3800, GP 5600/GP 6600, GPS 5600/GP 6600



Voir Dessin : wc_gr003143

Réf.	Description	Réf.	Description
a	Commutateur du moteur	g	Bouton TEST GFCI
b	Commutateur de réglage automatique du ralenti	h	Bouton RESET GFCI
c	Prise verrouillable - 120 V	j	Prise verrouillable - 120/240 V
d	Disjoncteur principal	k	Commutateur d'allumage (seulement modèles GPS)
e	Sélecteur de tension	m	Coupe-circuit 20A (CAN seulement)
f	Prises duplex- 120 V	n	Coupe-circuit 30A (CAN seulement)

2.8 Interrupteur de protection contre les courts-circuits à la masse (GFCI)

Voir Dessin : wc_gr003143

Le bon fonctionnement du GFCI (disjoncteur de fuite à la terre) devra être testé à chaque utilisation du générateur.

Etat de fonctionnement normal - la DEL verte du dispositif détecteur est allumée et le coupe-circuit est en position « ON » (« MARCHE »).

2.8.1 Appuyer sur le bouton « TEST » **(g)**. La DEL verte doit s'éteindre et la DEL rouge doit s'allumer, tandis que le coupe-circuit doit se déclencher et passer en position « OFF » (ARRÊT) **(d)**.

2.8.2 Si la DEL du dispositif de détection ne change pas d'état ou si le disjoncteur ne se déclenche pas, « NE PAS UTILISER ». Demander l'aide d'un électricien.

2.8.3 Appuyer sur le bouton « RESET » (RÉARMER) **(h)**. La DEL rouge doit s'éteindre et la DEL verte doit s'allumer.

2.8.4 Réarmer manuellement (basculer) le coupe-circuit en position « ON » (« MARCHE ») pour rétablir l'alimentation du circuit **(d)**.

2.9 Prise verrouillable

Voir Dessin : wc_gr003143

Des prises à verrouillage par rotation **(c, j)** sont utilisées au niveau des sorties 120V et 120/240V. Ces prises sont protégées par le GFCI (disjoncteur de fuite à la terre).

Pour relier un cordon d'alimentation à une prise à verrouillage par rotation, insérer la fiche dans la prise et la tourner dans le sens des aiguilles d'une montre pour la mettre en place.

2.10 Réglage automatique du ralenti

Voir Dessin : wc_gr003143

Le commutateur de réglage automatique du ralenti **(b)** réduit automatiquement la vitesse du moteur 7 secondes après avoir arrêté tous les appareils ou outils connectés au groupe électrogène. Le moteur reprend automatiquement son régime normal lorsque vous remettre en service un appareil ou un outil.

Pour activer le dispositif de réglage automatique du ralenti, placer le commutateur correspondant à la position « AUTO » en le poussant. Nous vous recommandons d'utiliser ce dispositif lorsque le groupe électrogène est en service pour réduire la consommation de carburant. Pour éviter d'avoir à chauffer le moteur trop longtemps, maintenir le commutateur à la position « OFF » (arrêt) lorsque vous démarrez le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne la température de fonctionnement appropriée.

2.11 Régime du moteur

Le régime du moteur doit être constant pour que le groupe électrogène purisse maintenir la tension appropriée. Le régime du moteur est contrôlé par un régulateur qui réagit automatiquement aux charges variables que subit le moteur afin de lui permettre de fonctionner à un régime constant compris. Voir la *Données Techniques*. Il n'existe pas de manette de commande des gaz. Utiliser le commutateur de réglage automatique du ralenti du groupe électrogène pour contrôler le régime du moteur.

2.12 Sélection de la tension

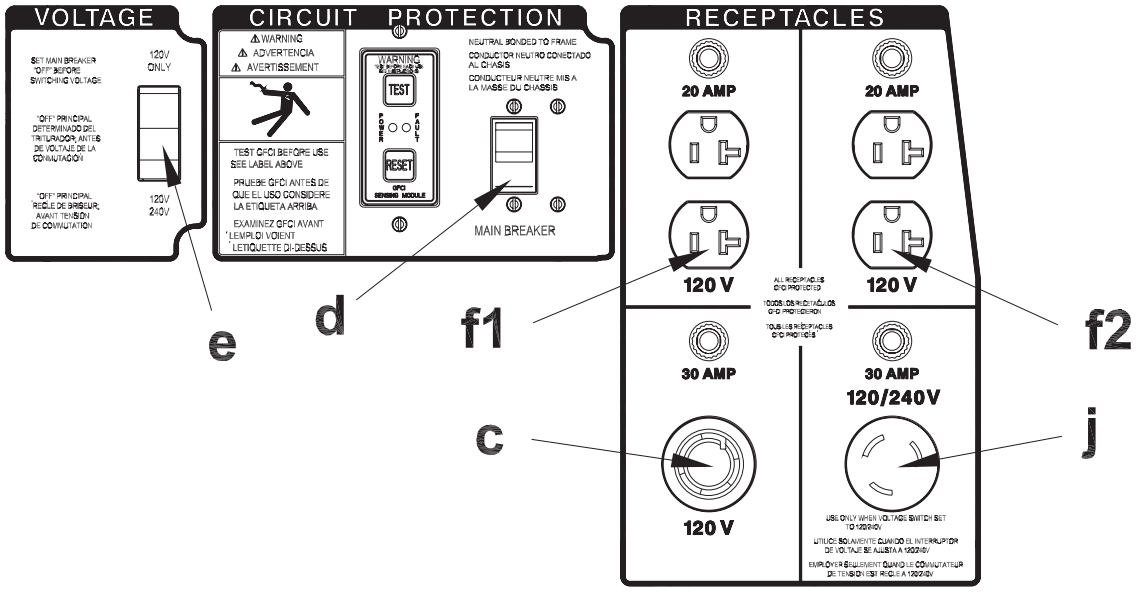
Voir Dessin : wc_gr003144

Le sélecteur de tension **(e)** permet au générateur de fonctionner en mode monotension (120V) ou alimentation secteur (120/240V).

En mode monotension, seules les prises à verrouillage par rotation 120V et les prises duplex sont alimentées. La puissance à plein régime du générateur est partagée entre ces trois prises.

En mode alimentation secteur, toutes les deux prises de courant 120V et 120/240V sont alimentées. Les watts inférieurs sont disponibles sur les prises de courant **(f1, f2, c)**. La prise de courant à verrouillage par rotation 120/240V **(j)** devrait être employée dans le mode duel seulement. Pour réaliser le plein pouvoir dans cette prise de courant, ne pas employer-la de concert avec l'autre.

ATTENTION **:** NE JAMAIS commuter le sélecteur de tension lorsque le disjoncteur principal est activé ! Cette action pourrait provoquer la formation d'un arc et endommager le générateur. Eteindre tous les outils et appareillages et placer le disjoncteur principal **(d)** en position « ARRÊT » avant de changer la position du sélecteur de tension.



wc_gr003144

2.13 Pour Démarrer

Voir Dessin : wc_gr002500

Avant de commencer, veiller à lire et prendre connaissance de toutes les consignes de sécurité et instructions d'utilisation de ce manuel.

2.13.1 Veiller à ce que le générateur est bien situé à l'extérieur. Voir les sections *Installation* et *Sécurité pour l'opérateur en utilisant le moteur*.

2.13.2 Déconnecter toutes les charges du générateur et placer le disjoncteur principal en position « ARRÊT » **(a2)**.

2.13.3 Placer le commutateur de ralenti automatique sur « ARRÊT » **(c)**.

2.13.4 Ouvrir le robinet de carburant **(d1)**.

Remarque : *si le moteur est froid, fermer le levier du starter* **(e2)**. *Si le moteur est chaud, ouvrir le levier du starter* **(e1)**.

2.13.5 Sur les moteurs à démarreur manuel, tourner le commutateur de démarrage en position « MARCHE » **(b1)** et tirer sur le câble du démarreur **(f)**.

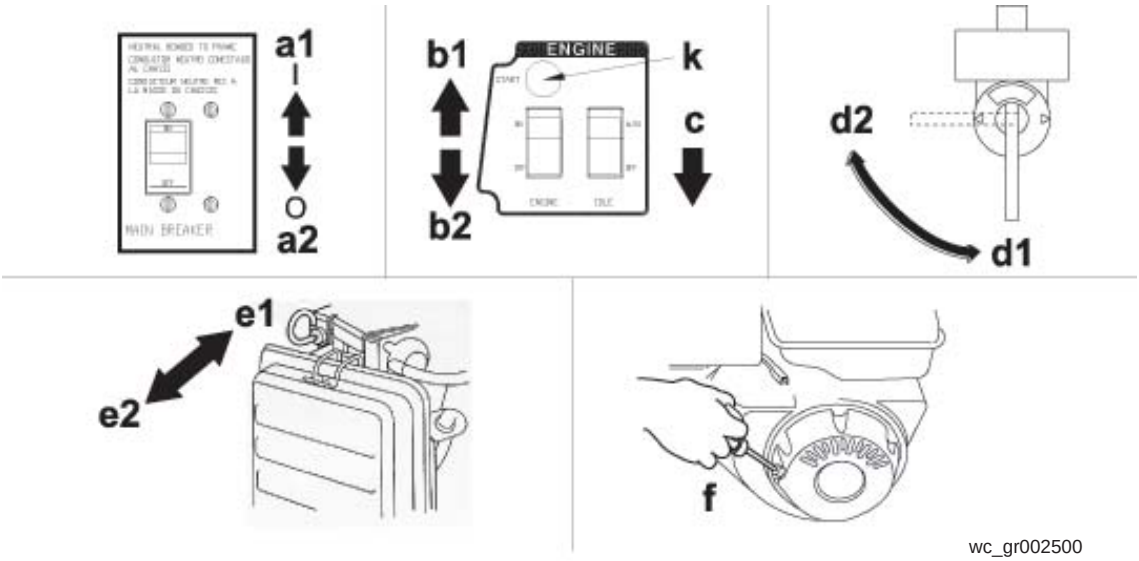
2.13.6 Sur les moteurs à démarreur électrique, appuyer sur le contacteur de démarrage **(k)** et maintenir la position jusqu'à ce que le moteur démarre. Relâcher le contacteur une fois le moteur démarré.

ATTENTION **:** NE PAS faire fonctionner le démarreur plus de 5 secondes consécutives car cela pourrait l'endommager. Si le moteur ne démarre pas, relâcher le contacteur et attendre 10 secondes que le démarreur refroidisse avant toute nouvelle tentative.

Remarque : *Si le niveau d'huile du moteur est trop bas, le moteur ne démarrera pas. Si cela se produit, vérifier le niveau d'huile et rajouter de l'huile si nécessaire.*

2.13.7 Au cours du réchauffement du moteur, OUVRIR le levier du starter **(e1)**.

2.13.8 Attendre quelques minutes que le moteur chauffe puis placer le disjoncteur principal en position « MARCHE » **(a1)** et connecter les appareils.



wc_gr002500

2.14 Pour Arrêter

Voir Dessin : wc_gr002500

2.14.1 Couper et débrancher tous les outils et appareillages branchés au générateur.

2.14.2 Placer le disjoncteur principal sur la position « ARRÊT » **(a2)**.

2.14.3 Tourner le commutateur de démarrage en position « ARRÊT » **(b2)**.

2.14.4 Fermer le robinet de carburant **(d2)**.

Remarque : *pour arrêter rapidement le moteur en cas d'urgence, mettre le commutateur de démarrage en position « ARRÊT » en le tournant ou en appuyant dessus* **(b2)**.

3 Entretien

3.1 Entretien du moteur

Le tableau ci-dessous donne le calendrier des entretiens de base de la machine et du moteur. Se référer à la Notice d'Emploi du constructeur du moteur pour de plus amples informations sur l'entretien de celui-ci.

3.2 Plan d'Entretien Périodique

	Tous les jours avant usage	Après les 20 premières heures	Toutes les 50 heures	Toutes les 100 heures	Toutes les 300 heures
Vérifier le niveau de carburant.	■				
Vérifier le niveau d'huile moteur.	■				
Examiner le filtre à air. Remplacer si nécessaire.	■				
Vérifier la visserie extérieure.	■				
Nettoyer la cartouche de filtre à air.*			■		
Vérifier que les silentblocs ne sont pas endommagés.				■	
Changer l'huile moteur.*		■		■	
Nettoyer la coupe à sédiments ou le filtre-tamis à carburant.				■	
Vérifier et nettoyer la bougie d'allumage.				■	
Vérifier et régler le jeu aux soupapes.					■
Nettoyer le réservoir de carburant.*					■
Vérifier l'état du tuyau de carburant. Le remplacer si nécessaire.					■

* Entretien plus fréquent dans des conditions poussiéreuses

3.3 Changer l'huile

Voir Dessin : wc_gr000022

3.3.1 Vidanger l'huile pendant que le moteur est encore chaud.

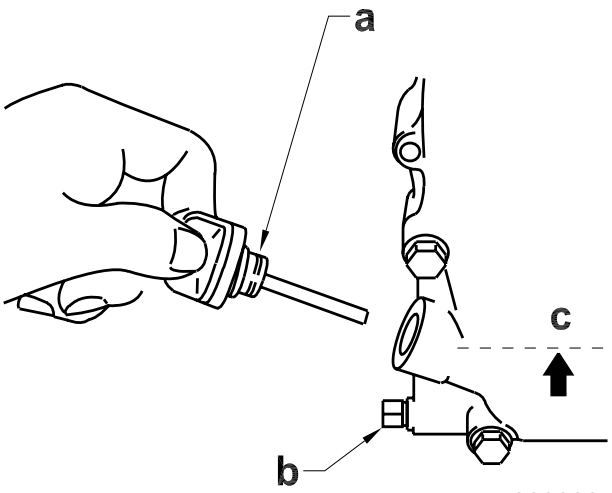
3.3.2 Retirer le bouchon de remplissage **(a)** et le bouchon de vidange **(b)** pour vidanger l'huile.

Remarque : *Pour assurer la protection de l'environnement, placer sous la machine un récipient pour recueillir le liquide qui s'écoule et une toile imperméable pour protéger le sol. L'élimination des liquides recueillis doit se faire conformément aux normes en vigueur*

3.3.3 Remettre le bouchon de vidange en place.

3.3.4 Remplir le carter du moteur avec de l'huile recommandée jusqu'au niveau de l'ouverture du bouchon **(c)**. Voir la *Données Techniques* pour la quantité et la qualitité de l'huile.

3.3.5 Remettre le bouchon de remplissage en place.



wc_gr000022

3.4 Entretien du filtre à air

Voir Dessin : wc_gr002815

Nettoyer fréquemment le filtre à air afin d'éviter tout mauvais fonctionnement du carburateur.

***ATTENTION* : NE JAMAIS** faire fonctionner le moteur sans filtre à air. Le moteur serait sérieusement endommagé.

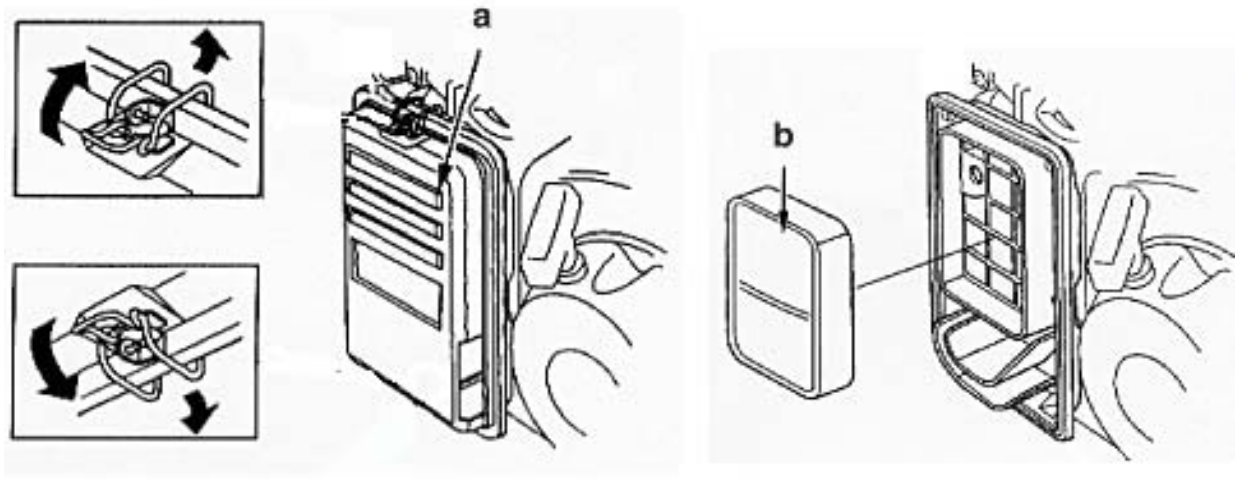
AVERTISSEMENT

NE JAMAIS utiliser d'essence ou d'autres types de solvant à point d'inflammation bas pour nettoyer le filtre à air. Cela pourrait provoquer un incendie ou une explosion.

Le moteur est équipé d'un filtre à air à deux éléments.

3.4.1 Déposer le capot du filtre à air **(a)**. Vérifier l'élément **(b)** pour l'absence de trous et de déchirures. Remplacer l'élément endommagé.

3.4.2 Laver l'élément en mousse **(b)** dans une solution de détergent doux et d'eau chaude. Rinser soigneusement à l'eau claire et laisser l'élément sécher complètement. Tremper l'élément dans de l'huile moteur propre et essorer l'huile excessive.



wc_gr002815

3.5 Bougie d'allumage

Voir Dessin : wc_gr000028

Nettoyer ou remplacer la bougie d'allumage lorsque c'est nécessaire pour garantir un fonctionnement correct. Se reporter au manuel utilisateur du moteur.

AVERTISSEMENT

Le pot d'échappement devient très chaud pendant le fonctionnement et reste chaud pendant longtemps après avoir arrêté le moteur. Ne toucher pas le pot d'échappement lorsqu'il est chaud.

Remarque : *Voir la Données Techniques pour la bougie d'allumage recommandée et l'ecartement des électrodes.*

3.5.1 Retirer la bougie d'allumage et inspecter-la.

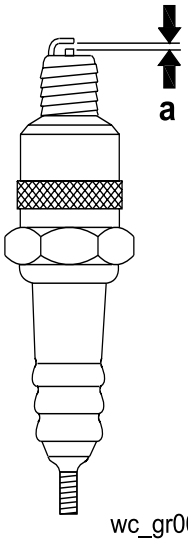
3.5.2 Remplacer la bougie d'allumage si l'isolant est fissuré ou éclaté.

3.5.3 Nettoyer les électrodes de la bougie d'allumage avec une brosse métallique.

3.5.4 Régler l'écartement des électrodes **(a)**.

3.5.5 Serrer fermement la bougie d'allumage.

***ATTENTION* :** Une bougie d'allumage mal serrée peut devenir très chaude et risque d'endommager le moteur.



wc_gr000028

3.6 Nettoyage du séparateur

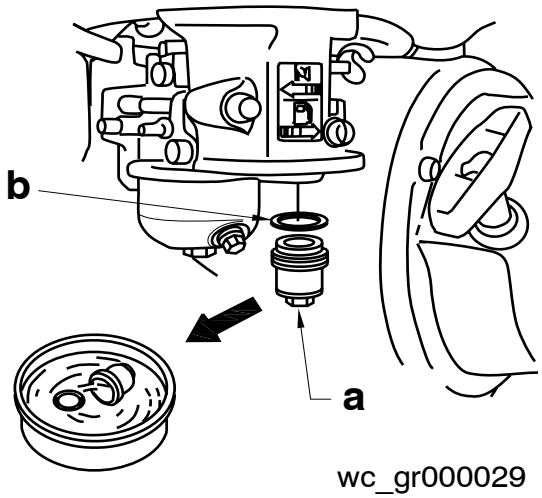
Voir Dessin : wc_gr000029

3.6.1 Fermer le robinet de carburant.

3.6.2 Retirer le séparateur **(a)** et le joint torique **(b)**.

3.6.3 Nettoyer-les soigneusement dans un solvant ininflammable. Sécher-les et remonter-les.

3.6.4 Ouvrir le robinet de carburant et vérifier s'il n'y a pas de fuite.



wc_gr000029

3.7 Réglage du Carburateur

Voir Dessin : wc_gr000032

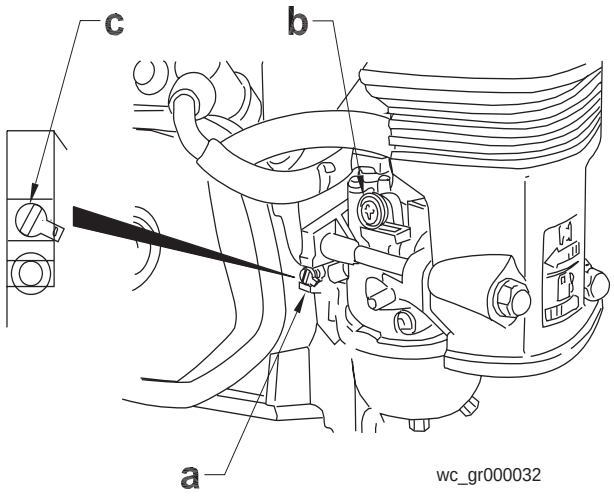
3.7.1 Démarrer et laisser chauffer le moteur jusqu'à ce qu'il atteigne sa température de fonctionnement normale.

3.7.2 Dévisser la vis à téton **(a)** de 2 tours. Voir Remarque.

3.7.3 Pendant que le moteur tourne au ralenti, tourner la vis à téton **(a)** jusqu'à obtenir le régime le plus élevé possible.

3.7.4 Après avoir ajusté la vis à téton, tourner la vis de réglage **(b)** jusqu'à obtenir le régime de ralenti standard. Voir la *Données Techniques*.

Remarque : *Sur certains moteurs, pour se conformer aux règlements d'émission, la vis de ralenti est équipée avec un couvercle limite **(c)** pour prévenir un enrichissement excessif du mélange air/combustible. Le mélange est réglé en usine. Aucun ajustement ne serait nécessaire. Ne pas essayer d'enlever le couvercle limite ou bien la vis de ralenti se rompra aussi.*



3.8 Réglage de la vitesse du moteur

Voir Dessin : wc_gr000032

Le régime du moteur doit être constant pour que le groupe électrogène purisse maintenir la tension appropriée. Le régime du moteur est contrôlé par un régulateur qui réagit automatiquement aux charges variables que subit le moteur afin de lui permettre de fonctionner à un régime constant compris.

Pour régler le régulateur :

Visser ou dévisser la vis de réglage de vitesse du régulateur **(b)** pour obtenir une vitesse sans aucun outil ou appareil connecté. Voir la *Données Techniques*.

***ATTENTION* :** Si la vitesse du régulateur est trop basse ou trop élevée, vous risquez d'endommager les outils et autres appareils connectés au groupe électrogène.

3.9 Entreposage

Avant de stocker le générateur pendant une période prolongée :

3.9.1 Fermer le robinet de carburant et déposer et vider le séparateur ou le filtre-tamis à carburant.

3.9.2 Débrancher la conduite de carburant du carburateur. Placer l'extrémité ouverte de la conduite de carburant dans un récipient approprié et ouvrir le robinet de carburant pour vider le réservoir.

AVERTISSEMENT

L'essence est extrêmement inflammable. Vider le réservoir de carburant dans une zone bien ventilée. NE VIDER PAS le réservoir de carburant à proximité de flammes vives ou d'étincelles.

3.9.3 Desserrer le bouchon de vidange du carburateur et vidanger tout le carburant restant dans le carburateur.

3.9.4 Changer l'huile moteur.

3.9.5 Retirer la bougie et verser environ 30 ml d'huile moteur propre dans le cylindre. Faire démarrer le moteur et laisser-le effectuer quelques tours pour répartir l'huile à l'intérieur des parois du cylindre.

3.9.6 Tirer lentement le câble de démarrage jusqu'à sentir une résistance et laisser la poignée dans cette position. Ceci garantit que les soupapes d'admission et d'échappement sont fermées.

3.9.7 Stocker le générateur dans un endroit propre et sec.

3.10 Transport

Laisser refroidir le moteur avant de transporter le générateur ou de le stocker à l'intérieur afin d'éviter tout risque de brûlure ou d'incendie.

Lorsque vous transportez le générateur :

3.10.1 Fermer le robinet de carburant.

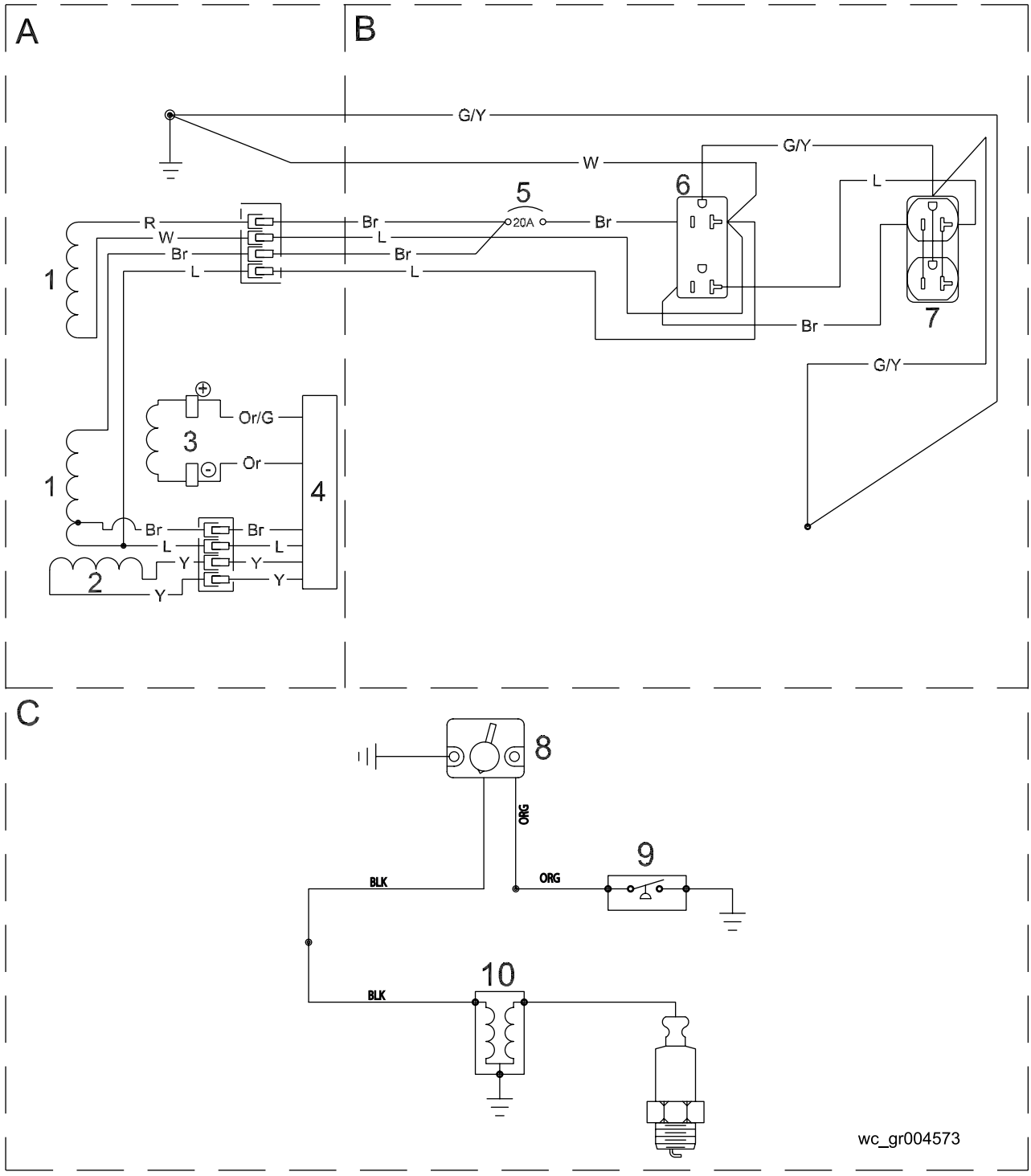
3.10.2 Garder le générateur en position horizontale afin d'éviter de répandre de l'essence.

3.10.3 Bloquer le générateur en l'attachant avec une courroie appropriée.

Pour tout transport manuel, veiller à ce que la main d'oeuvre soit proportionnelle au poids de la machine. Pour éviter de se faire mal au dos en soulevant la machine, plier les genoux et pas uniquement le dos.

Remarques

3.11 Schéma électrique—GP 2600



3.12 Éléments constitutifss—GP 2600

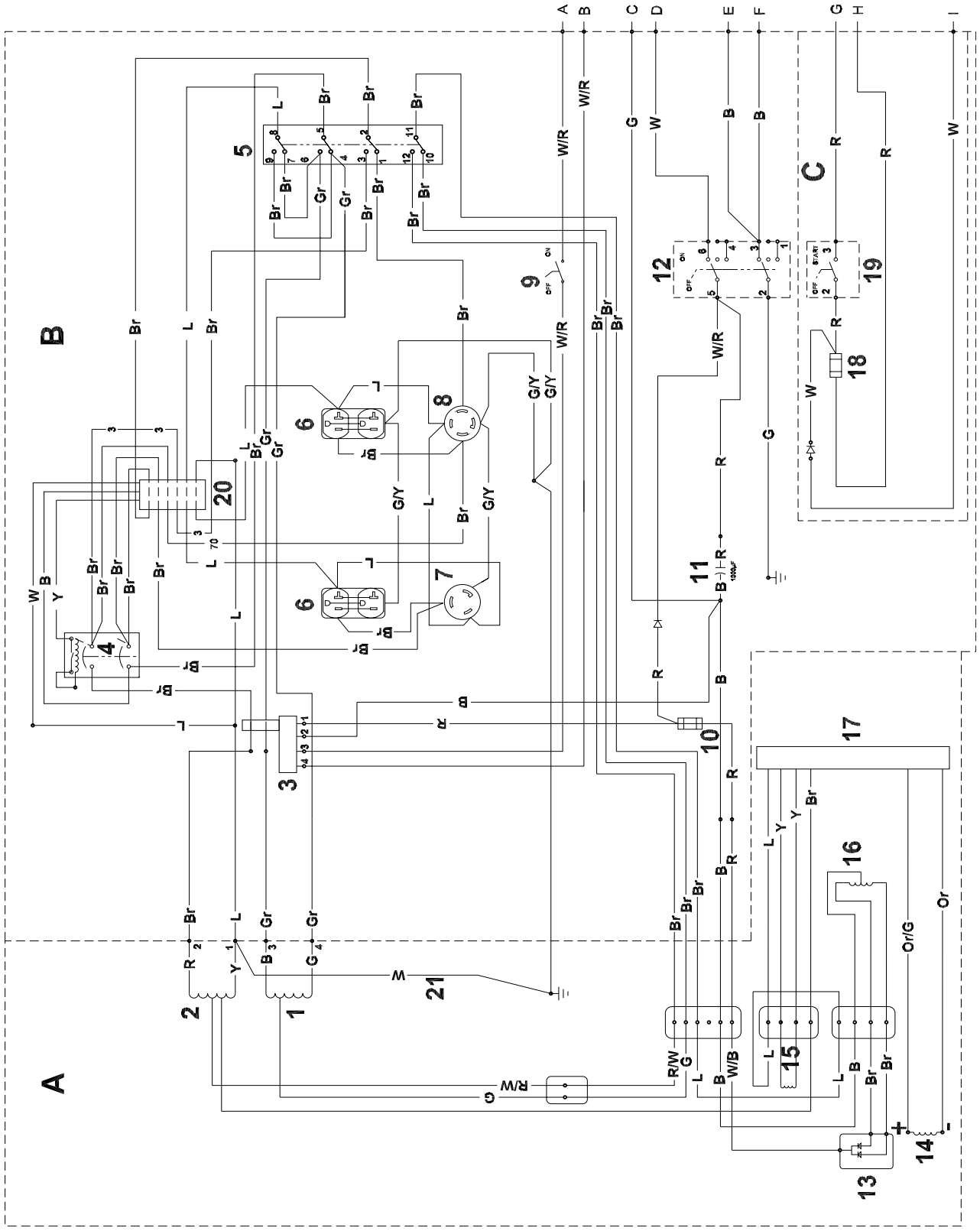
Réf.	Description	Réf.	Description	Réf.	Description
A	Générateur	B	Boîtier de commande	C	Moteur

Réf.	Description	Réf.	Description
1	Enroulement principal du stator	7	Prises duplex—120 V
2	Enroulement secondaire	8	Module de l'interrupteur d'arrêt du moteur
3	Enroulement du rotor	9	Émetteur de niveau d'huile
4	Régulateur automatique de tension	10	Bobine
5	Coupe-circuit 20A		
6	Prises duplex avec protection contre les courts-circuits à la masse (GFI)—120 V		

Couleurs des Fils

Couleurs des fils							
B	Noir	R	Rouge	Y	Jaune	Or	Orange
G	Vert	T	Beige	Br	Marron	Pr	Pourpre
L	Bleu	V	Lilas	Cl	Transparent	Sh	Gaine
P	Rose	W	Blanc	Gr	Gris	LL	Bleu clair

3.13 Schéma électrique—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600



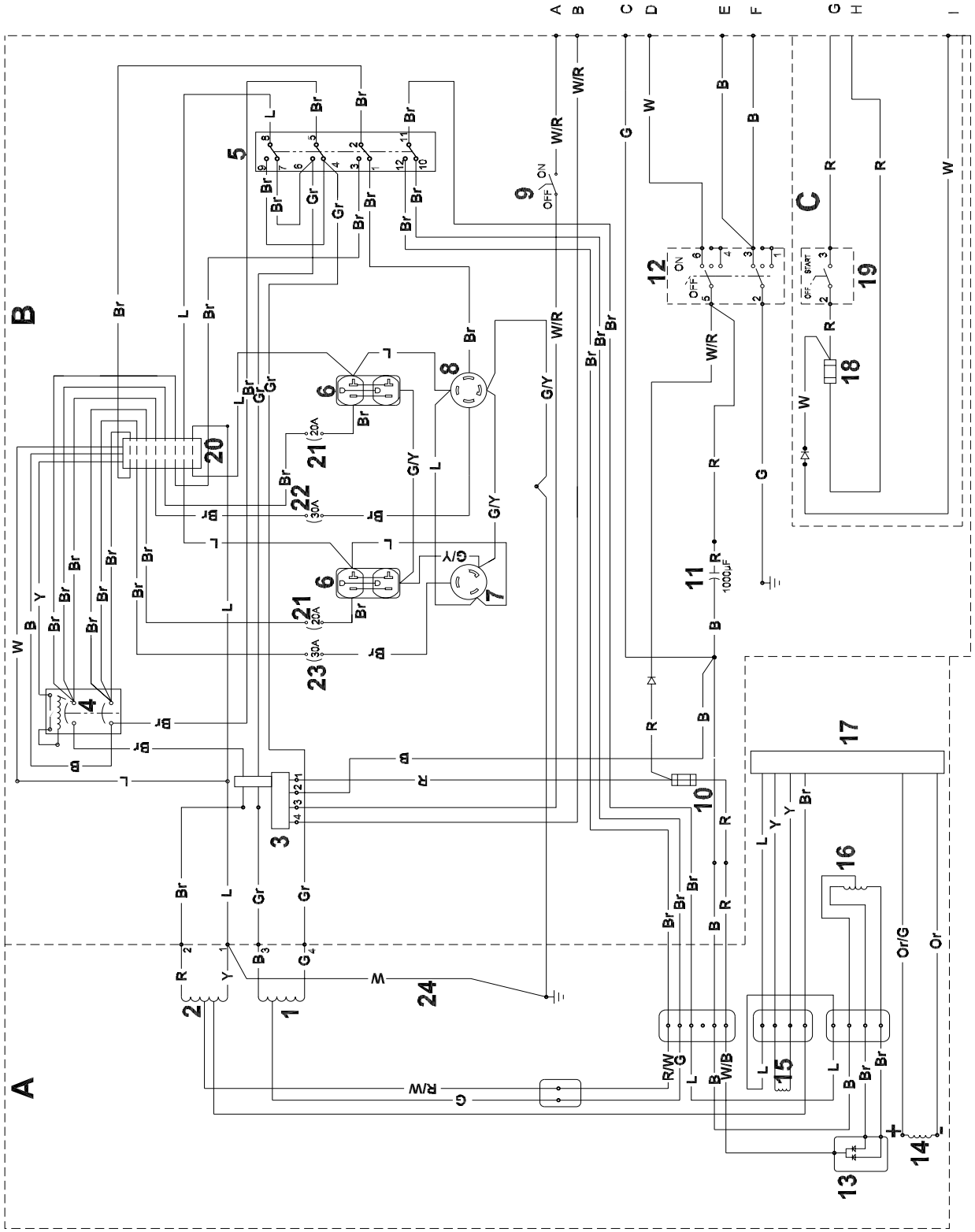
3.14 Éléments constitutifs—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600

Réf.	Description	Réf.	Description
A	Générateur	D	Moteur Honda
B	Boîtier de commande	E	Moteur Wacker Neuson
C	Les moteurs à démarreur électrique (GPS)		

Réf.	Description	Réf.	Description
1	Enroulement principal du stator 1	12	Interrupteur ON/OFF (MARCHE/ ARRÊT) du moteur
2	Enroulement principal du stator 2	13	Redresseur
3	Réglage automatique de ralenti	14	Enroulement du rotor / balais
4	Coupe-circuit principal	15	Enroulement secondaire (excitation)
5	Sélecteur de tension (position 120V/240V indiquée)	16	Enroulement DC
6	Prises duplex 120V	17	Régulateur automatique de tension
7	Prise verrouillable 120V	18	Fusible 15 A (GPS seulement)
8	Prise verrouillable 120/240V	19	Commutateur d'allumage (GPS seulement)
9	Commutateur de réglage automatique du ralenti	20	GFCI
10	Fusible 5 A	21	Fil de connexion de point mort
11	Condensateur		

Couleurs des fils							
B	Noir	R	Rouge	Y	Jaune	Or	Orange
G	Vert	T	Beige	Br	Marron	Pr	Pourpre
L	Bleu	V	Lilas	Cl	Transparent	Sh	Gaine
P	Rose	W	Blanc	Gr	Gris	LL	Bleu clair

3.15 Schéma électrique—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600 Tous les modèles CAN



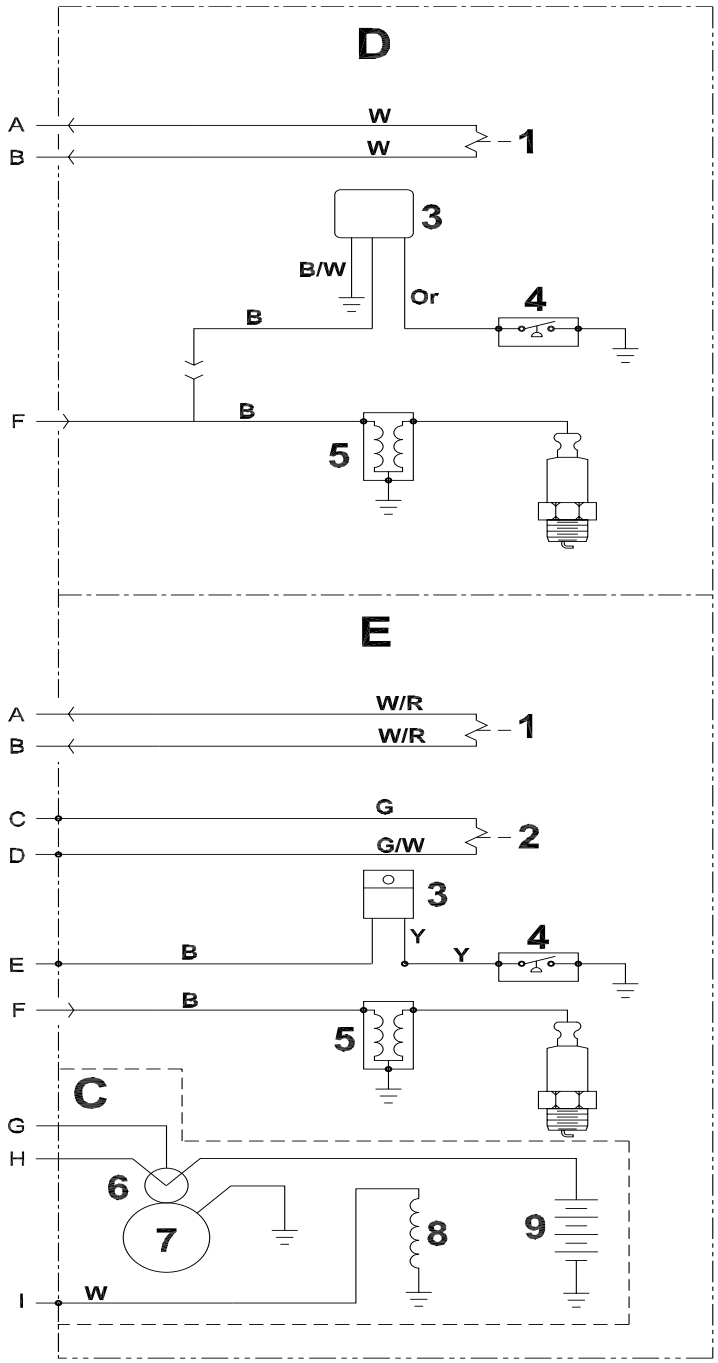
3.16 Éléments constitutifs—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600 Tous les modèles CAN

Réf.	Description	Réf.	Description
A	Générateur	D	Moteur Wacker
B	Boîtier de commande	E	Moteur Honda
C	Les moteurs à démarreur électrique (GPS)		

Réf.	Description	Réf.	Description
1	Enroulement principal du stator 1	13	Redresseur
2	Enroulement principal du stator 2	14	Enroulement du rotor / balais
3	Réglage automatique de ralenti	15	Enroulement secondaire (excitation)
4	Coupe-circuit principal	16	Enroulement DC
5	Sélecteur de tension (position 120V/240V indiquée)	17	Régulateur automatique de tension
6	Prises duplex 120V	18	Fusible 15 A (GPS seulement)
7	Prise verrouillable 120V	19	Commutateur d'allumage (GPS seulement)
8	Prise verrouillable 120/240V	20	GFCI
9	Commutateur de réglage automatique du ralenti	21	Coupe-circuit 20A
10	Fusible 5 A	22	Coupe-circuit 20A (GP 3800 CAN et GP 4000 seulement)
11	Condensateur	23	Coupe-circuit 30A (GP 5600/6600 CAN seulement)
12	Interrupteur ON/OFF (MARCHE/ ARRÊT) du moteur	24	Fil de connexion de point mort

Couleurs des fils							
B	Noir	R	Rouge	Y	Jaune	Or	Orange
G	Vert	T	Beige	Br	Marron	Pr	Pourpre
L	Bleu	V	Lilas	Cl	Transparent	Sh	Gaine
P	Rose	W	Blanc	Gr	Gris	LL	Bleu clair

3.17 Schéma de câblage du moteur—GP 3800, GP/GPS 5600, GP/GPS 6600

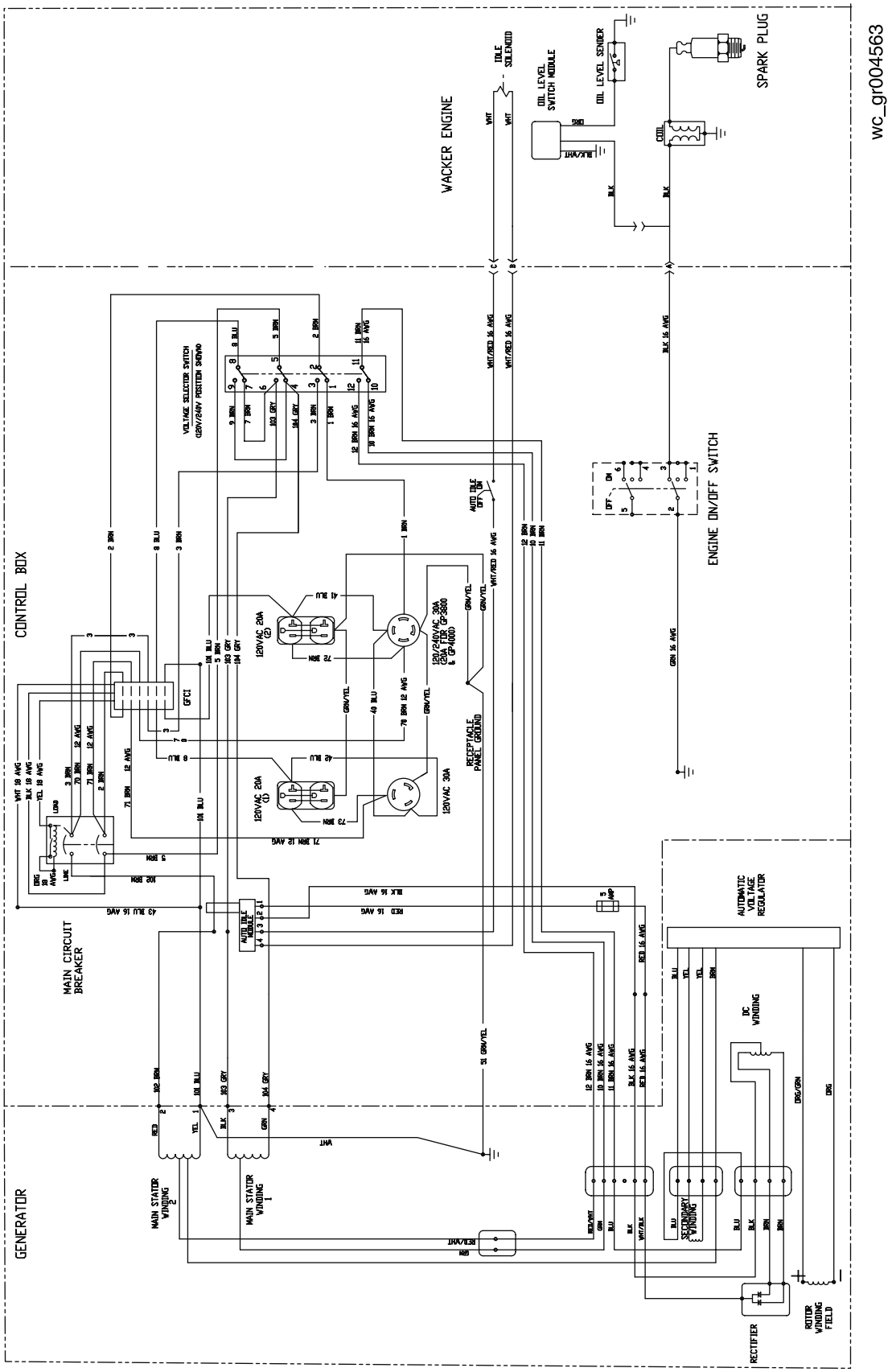


3.18 Éléments constitutifs du moteur

Réf.	Description	Réf.	Description
A	Générateur	E	Moteur Honda
B	Boîtier de commande		
C	Les moteurs à démarreur électrique (GPS)		

Réf.	Description	Réf.	Description
1	Solénoïde Ralenti	6	Bobine du démarreur (seulement GPS)
2	Solénoïde de ralenti	7	Démarreur (seulement GPS)
3	Module d'alarme huile	8	Bobine de charge (seulement GPS)
4	Commutateur de niveau d'huile	9	Batterie (seulement GPS)
5	Bobine		

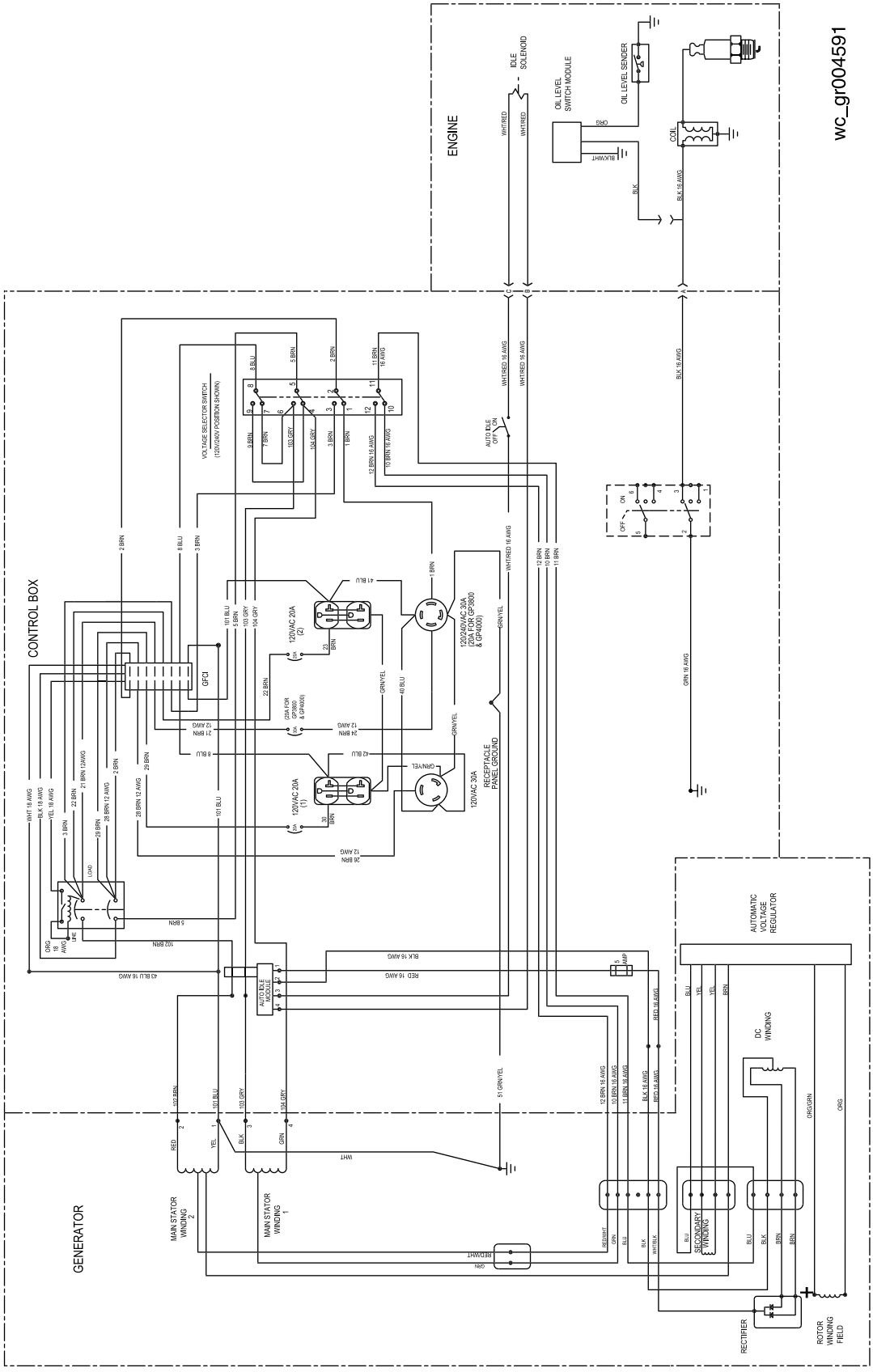
3.19 Schéma électrique—GP 4000



Description	
Generator	Générateur
Main circuit breaker	Coupe-circuit principal
Control box	Boîtier de commande
Main stator winding 2	Enroulement principal du stator 2
Main stator winding 1	Enroulement principal du stator 1
Auto idle module	Module de auto-ralenti
Ground Fault Circuit Interrupt (GFCI)	Interrupteur de protection contre les courts-circuits à la masse (GFCI)
Voltage selector switch	Sélecteur de tension
Wacker Engine	Moteur Wacker
Idle solenoid	Solénoïde ralenti
Oil level switch module	Module de l'interrupteur de niveau d'huile
Oil level sender	Transmetteur de niveau d'huile
Coil	Bobine
Spark plug	Bougie d'allumage
Engine ON-OFF switch	Interrupteur ON/OFF (MARCHE/ ARRÊT) du moteur
Auto idle ON-OFF switch	Commutateur ON/OFF (MARCHE/ ARRÊT) de réglage automatique du ralenti
Receptacle panel ground	Fil de masse du tableau de prises de courant
Automatic voltage regulator	Régulateur automatique de tension
DC winding	Enroulement DC
Secondary winding	Enroulement secondaire
Rectifier	Redresseur
Rotor winding field	Enroulement de rotor

Couleurs des Fils							
BLK	Noir	BRN	Brun	GRY	Gris	WHT	Blanc
BLU	Bleu	GRN	Vert	RED	Rouge	YEL	Jaune

3.20 Schéma électrique—GP 4000 CAN



Description	
Generator	Générateur
Main circuit breaker	Coupe-circuit principal
Control box	Boîtier de commande
Main stator winding 2	Enroulement principal du stator 2
Main stator winding 1	Enroulement principal du stator 1
Auto idle module	Module de auto-ralenti
Ground Fault Circuit Interrupt (GFCI)	Interrupteur de protection contre les courts-circuits à la masse (GFCI)
Voltage selector switch	Sélecteur de tension
Wacker Engine	Moteur Wacker
Idle solenoid	Solénoïde ralenti
Oil level switch module	Module de l'interrupteur de niveau d'huile
Oil level sender	Transmetteur de niveau d'huile
Coil	Bobine
Spark plug	Bougie d'allumage
Engine ON-OFF switch	Interrupteur ON/OFF (MARCHE/ ARRÊT) du moteur
Auto idle ON-OFF switch	Commutateur ON/OFF (MARCHE/ ARRÊT) de réglage automatique du ralenti
Receptacle panel ground	Fil de masse du tableau de prises de courant
Automatic voltage regulator	Régulateur automatique de tension
DC winding	Enroulement DC
Secondary winding	Enroulement secondaire
Rectifier	Redresseur
Rotor winding field	Enroulement de rotor

Couleurs des Fils							
BLK	Noir	BRN	Brun	GRY	Gris	WHT	Blanc
BLU	Bleu	GRN	Vert	RED	Rouge	YEL	Jaune

4 Guide de dépannage

4.1 Méthodes de dépannage

Voir Dessin : wc_gr003415

Si un problème de générateur n'est pas un problème évident de moteur ou de câblage, la cause du problème sera associée à l'une des deux choses suivantes : une défaillance de générateur ou des défauts de tension d'alimentation du circuit aux prises. En commençant les procédures de dépannage avec la barrette de raccordement de sortie du générateur **(z)**, il faut déterminer si le problème est au niveau du générateur ou du circuit alimentant les prises.

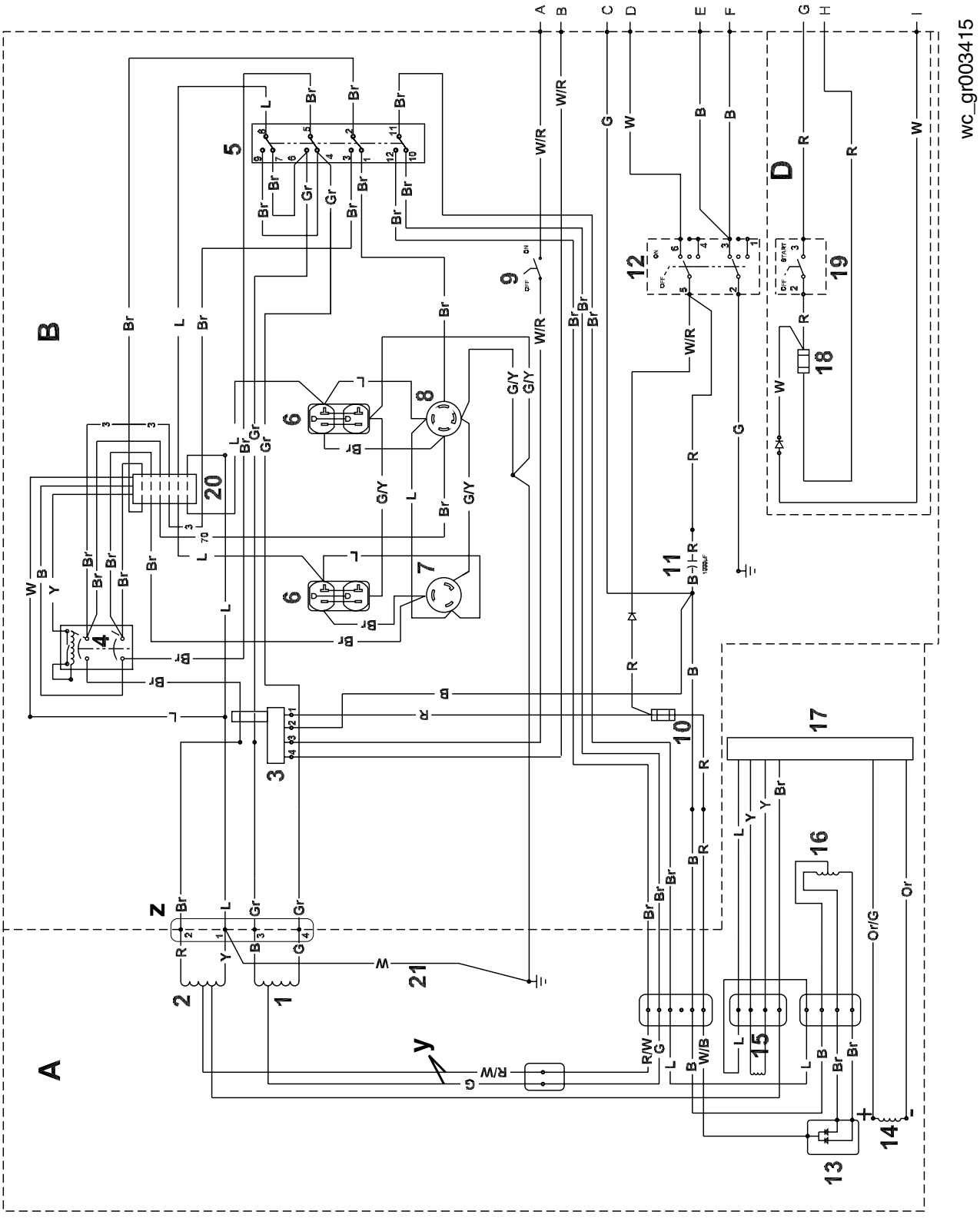
Pour le dépannage d'une condition sans tension, il faudra éliminer des problèmes d'enroulements de stator **(1)** et d'enroulements de rotor **(13)**. Pour le dépannage d'une condition de basse tension (toute tension de moins de 120V), il faudra éliminer les problèmes d'enroulements de stator et de rotor, une défaillance de régulateur de tension **(16)** et les problèmes de brosses **(13)** et/ou d'enroulement d'excitation **(15)**. Pour une condition de haute tension, il faudra éliminer une défaillance de régulateur de tension et/ou des problèmes de câbles de détection de régulateur de tension **(y)**.

Pour le dépannage des circuits de prises, il faudra éliminer les problèmes de coupe-circuit principal **(3)**, de coupes-circuits individuels **(5, 6 et 7)**, et les câbles qui raccordent tous les composants.

Pour le dépannage d'un circuit de ralenti automatique défaillant, il faudra éliminer les problèmes de fusibles grillés (9) et de solénoïde de ralenti, l'enroulement de c.c. **(15)**, le rectificateur **(12)**, l'interrupteur de ralenti automatique **(8)**, l'unité de ralenti automatique **(2)** et le câblage qui raccorde tous les composants.

Pour le dépannage de circuit anti-post-allumage défaillant, il faudra éliminer les problèmes d'enroulement de c.c. défectueux **(15)**, un fusible grillé **(9)**, un interrupteur « ON/OFF » (MARCHE/ARRÊT) de moteur défectueux **(11)** ou un condensateur défectueux **(10)**.

Les procédures détaillées de ces tests sont indiquées dans les sections suivantes de ce manuel.


wc_gr003415
A
B
C
D
E
F
G
H
I
W/R
G
W
B
R
Br
L
Gr
Y
G/Y
R/W
W/B
Or
Or/G
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
z
y

4.2 Vérification de la continuité

Faire les tests de continuité lorsque le moteur est éteint.

En vérifiant la continuité, utiliser le réglage des ohms sur le multimètre. Placer un fil du multimètre à l'une des extrémités du câblage ou composant et l'autre fil du côté opposé. Si le relevé du compteur indique « OL » (SURCHARGE) ou « OPEN » (OUVERT), il n'y a pas de continuité et le câblage ou le composant doit être réparé ou remplacé.

Remarque : *certains multimètres ont aussi un réglage de signal audio pour déterminer la continuité. Ce réglage peut aussi être utilisé.*

- Si le relevé de du compteur est de moins de 1,0 ohm, ou si le signal audio se fait entendre, le câblage ou le composant a de la continuité et devrait fonctionner.
- Si le relevé de votre compteur et de plus de 1,0 ohm, le câblage est défectueux et doit être réparé ou remplacé.

4.3 Vérification de la résistance

Effectuer des contrôles de résistance avec le moteur arrêté.

Utiliser le réglage Ohm de votre multimètre.

Effectuer des contrôles de résistance lorsque la machine est le plus près possible de 21 °C. Les températures supérieures peuvent compromettre la précision des valeurs de résistance.

La plupart des multimètres numériques ont une résistance interne. Pour obtenir la résistance interne du multimètre, croiser tout simplement les deux fils du multimètre et lire l'affichage. Lors d'un contrôle de résistance, soustraire la résistance interne du multimètre de la valeur mesurée afin d'obtenir la véritable résistance du composant contrôlé.

4.4 Vérification de la tension

Faire les vérifications de tension lorsque le moteur fonctionne.

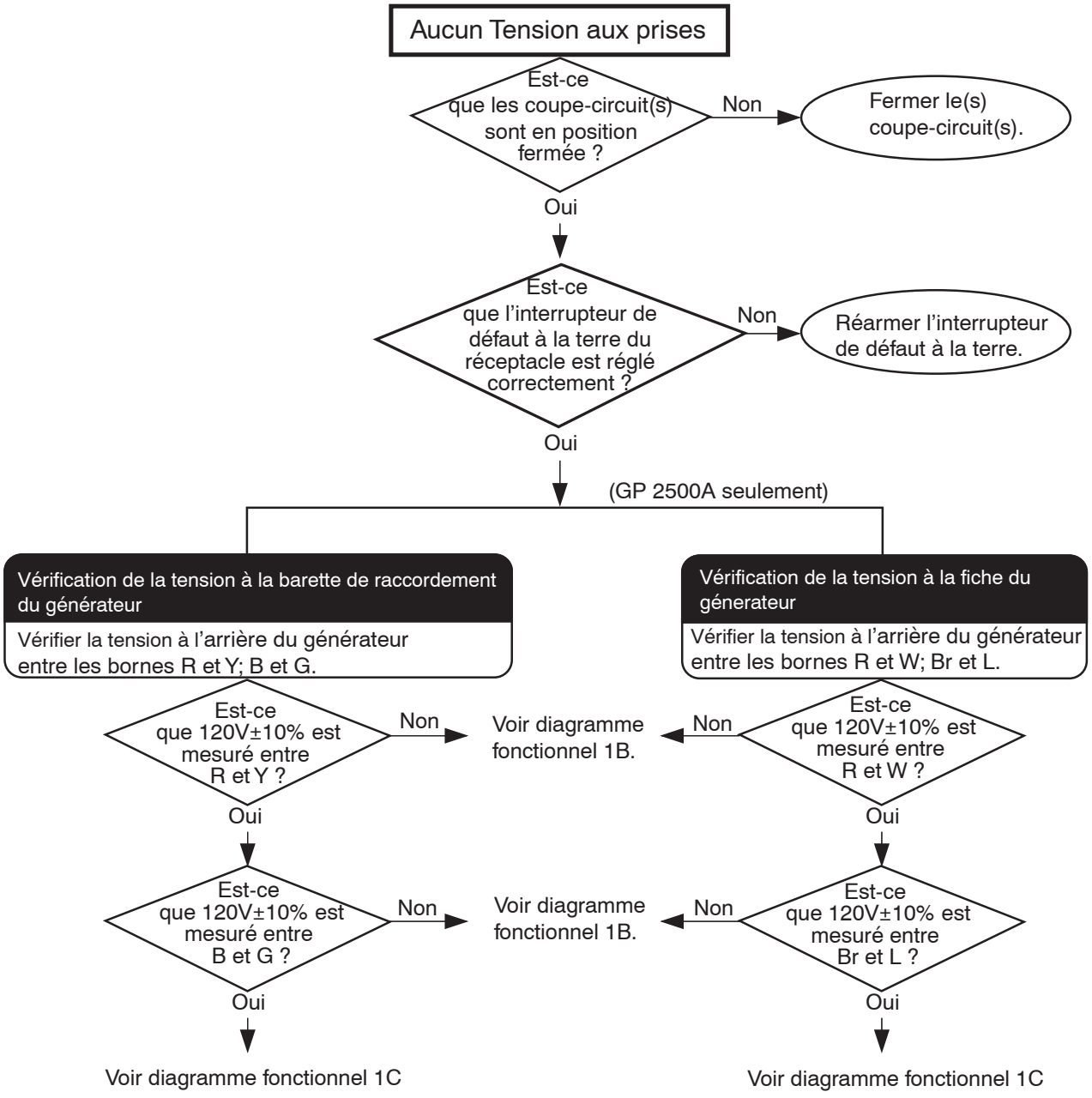
Utiliser le réglage de tension sur le multimètre. Pour éviter tout dommage à l'instrument, commencer avec l'échelle la plus élevée possible sur le multimètre. Ajuster une échelle plus basse selon les relevés.

Il faut être très prudent en vérifiant la tension pour réduire le risque de choc électrique.

4.5 Diagrammes fonctionels de recherche d'origine des pannes

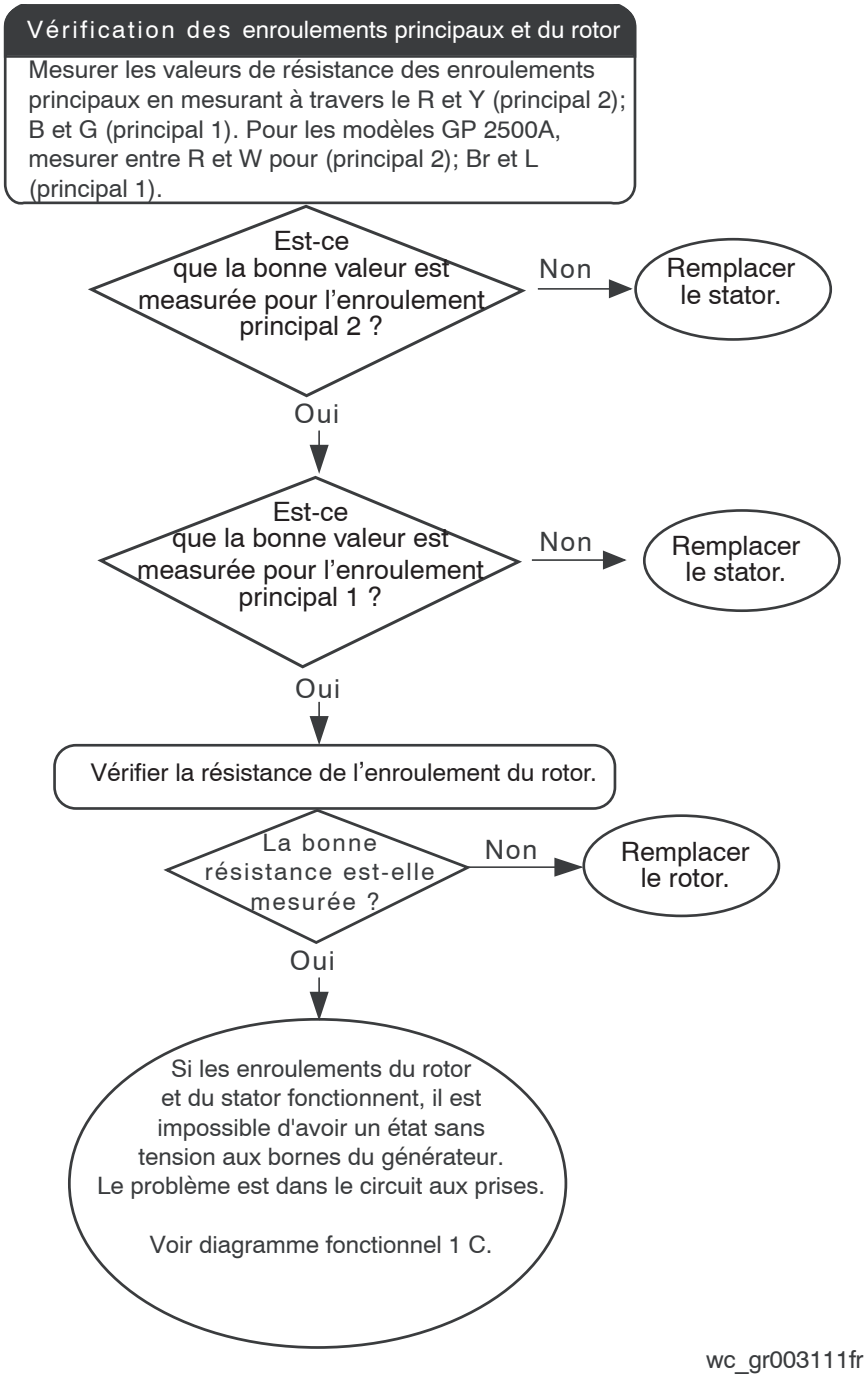
Les diagrammes fonctionnels de dépannage sont conçus pour vous permettre de suivre les étapes du processus pour déterminer la source d'un problème de démarrage ou de fonctionnement de l'appareil. Plusieurs tests mentionnés impliquent des fils sous tension et par conséquent, seul un personnel qualifié doit les effectuer. Les procédures détaillées de ces tests sont indiquées dans ce manuel. Le texte surligné dans les diagrammes fonctionnels ont des sections correspondantes dans ce manuel.

4.6 Aucune tension à la prise — Diagramme fonctionnel 1A


Aucun Tension aux prises
Est-ce que les coupe-circuit(s) sont en position fermée ?
Non
Fermer le(s) coupe-circuit(s).
Oui
Est-ce que l'interrupteur de défaut à la terre du réceptacle est réglé correctement ?
Non
Réarmer l'interrupteur de défaut à la terre.
Oui
(GP 2500A seulement)
Vérification de la tension à la barette de raccordement du générateur
Vérifier la tension à l'arrière du générateur entre les bornes R et Y; B et G.
Vérification de la tension à la fiche du générateur
Vérifier la tension à l'arrière du générateur entre les bornes R et W; Br et L.
Est-ce que 120V±10% est mesuré entre R et Y ?
Non
Voir diagramme fonctionnel 1B.
Est-ce que 120V±10% est mesuré entre R et W ?
Non
Oui
Oui
Est-ce que 120V±10% est mesuré entre B et G ?
Non
Voir diagramme fonctionnel 1B.
Est-ce que 120V±10% est mesuré entre Br et L ?
Non
Oui
Oui
Voir diagramme fonctionnel 1C
Voir diagramme fonctionnel 1C

wc_gr003110fr

4.7 Aucune tension à la prise — Diagramme fonctionnel 1B


Vérification des enroulements principaux et du rotor
Mesurer les valeurs de résistance des enroulements principaux en mesurant à travers le R et Y (principal 2); B et G (principal 1). Pour les modèles GP 2500A, mesurer entre R et W pour (principal 2); Br et L (principal 1).
Est-ce que la bonne valeur est measurée pour l'enroulement principal 2 ?
Non
Remplacer le stator.
Oui
Est-ce que la bonne valeur est measurée pour l'enroulement principal 1 ?
Non
Remplacer le stator.
Oui
Vérifier la résistance de l'enroulement du rotor.
La bonne résistance est-elle mesurée ?
Non
Remplacer le rotor.
Oui
Si les enroulements du rotor et du stator fonctionnent, il est impossible d'avoir un état sans tension aux bornes du générateur. Le problème est dans le circuit aux prises.
Voir diagramme fonctionnel 1 C.

wc_gr003111fr

4.8 Vérification de la tension à la barette de raccordement du générateur

Voir Dessin : wc_gr003122

AVERTISSEMENT

Danger de choc électrique. Seul un personnel qualifié doit faire ce test.

En commençant les procédures de dépannage à la barrette de raccordement de sortie du générateur, on peut déterminer si le problème est au niveau du générateur ou du circuit alimentant des prises. Pour vérifier la tension à la barrette de raccordement, suivre la procédure suivante :

4.8.1 Retirer les deux vis **(a)** fixant le couvercle d'extrémité au générateur et retirer le couvercle d'extrémité.

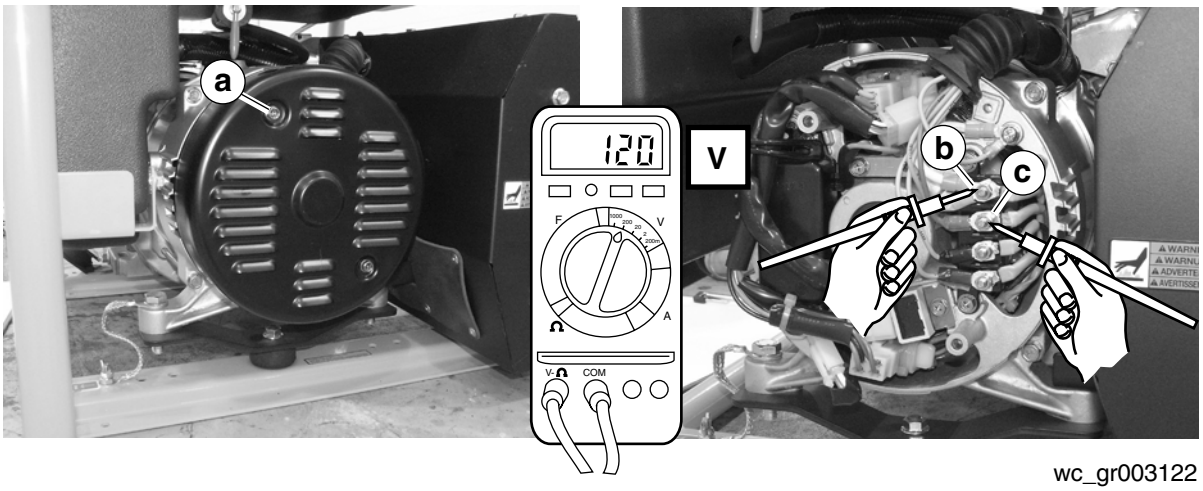
4.8.2 Démarrer le moteur.

4.8.3 Utiliser le réglage de tension de c.a. sur le multimètre, mesurer la tension entre le câble à la marque jaune (b) et le câble à la marque rouge **(c)**. Il devrait y avoir 120V±10 %.

- Si l'on mesure zéro (0) volt, cela indique qu'il pourrait y avoir un problème d'enroulement principale 2 ou d'enroulement du rotor.
- Si 120V±10 % est mesuré, l'enroulement principal 2 et le rotor fonctionnent; continuer.

4.8.4 Utiliser le réglage de tension de c.a. sur le multimètre, mesurer la tension entre le câble à la marque verte et le câble à la marque noire. Il devrait y avoir 120V±10 %.

- Si l'on mesure zéro (0) volt, cela indique un problème de l'enroulement 1 principal.
- Si 120V±10 % est mesuré, l'enroulement principal 1 et le rotor fonctionnent; tous les problèmes de prises recevant de la tension sont dans le circuit aux prises.



wc_gr003122

4.9 Vérification de la tension à la fiche—GP 2500A, GP 2600

Voir Dessin : wc_gr003146

Danger de choc électrique. Seul un personnel qualifié doit faire ce test.

AVERTISSEMENT En commençant les procédures de dépannage à la fiche de sortie du générateur **(d),** vous pouvez déterminer si le problème est au niveau du générateur ou du circuit alimentant les prises. Pour vérifier la tension à la fiche de sortie, suivre la procédure suivante :

4.9.1 Retirer les deux vis fixant le couvercle d'extrémité au générateur et retirer le couvercle d'extrémité.

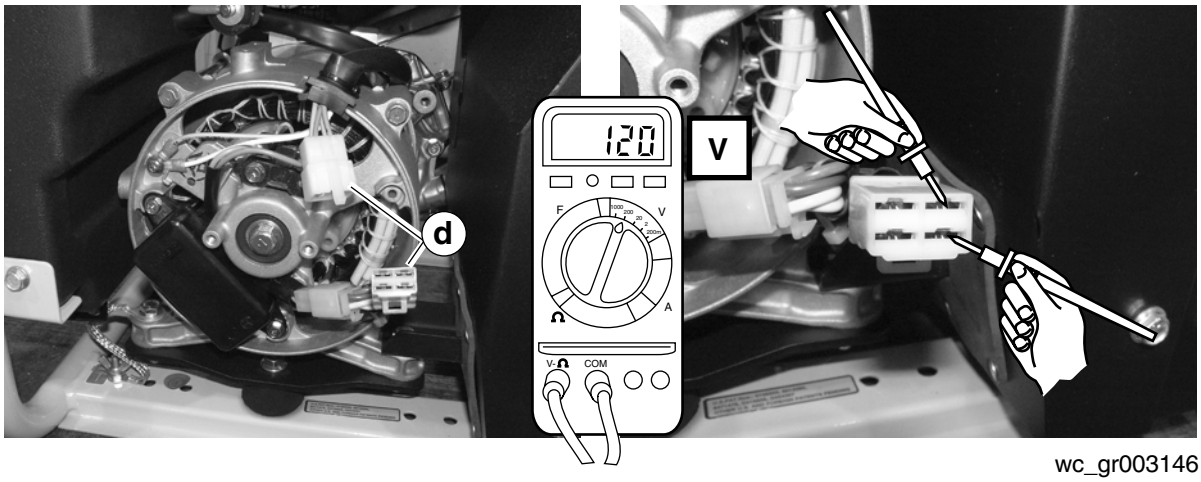
4.9.2 Démarrer le moteur.

4.9.3 En utilisant le réglage de tension de c.a. sur le multimètre, mesurer la tension entre le câble rouge et le blanc. Il devrait y avoir 120V±10 %.

- Si l'on mesure zéro (0) volt, cela indique qu'il pourrait y avoir un problème d'enroulement principale 2 ou d'enroulement du rotor.
- Si 120V±10 % sont mesurés, l'enroulement principal 2 et le rotor fonctionnent; continuer.

4.9.4 Utiliser le réglage de tension de c.a. sur le multimètre, mesurer la tension entre le câble brun et le câble bleu. Il devrait y avoir 120V±10 %.

- Si l'on mesure zéro (0) volt, cela indique un problème de l'enroulement principal 1.
- Si 120V±10 % sont mesurés, l'enroulement principal 1 et le rotor fonctionnent; tous les problèmes de prises recevant de la tension sont dans le circuit aux prises.



wc_gr003146

4.10 Vérification de l'enroulement principal et de l'enroulement du rotor

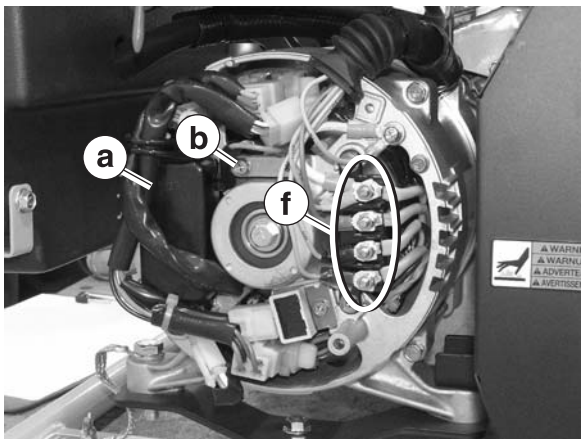
Pour vérifier la résistance des enroulements, effectuer les procédures suivantes :

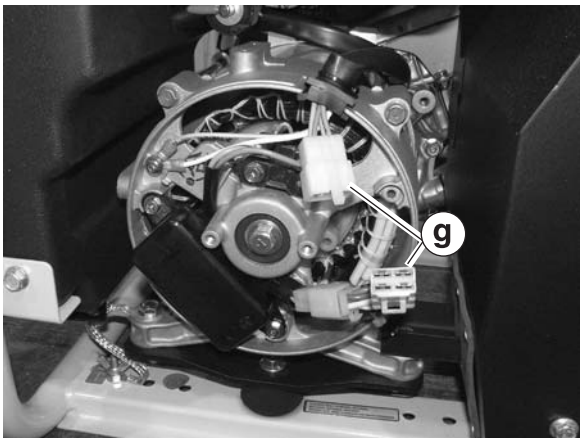
4.10.1 Arrêter le moteur.

4.10.2 Retirer les deux vis qui retiennent le couvercle à la génératrice et retirer le couvercle.

4.10.3 Déconnecter le régulateur de tension automatique (AVR) **(a)**.

4.10.4 Retirer la vis **(b)** fixant les balais et retirer les balais.





wc_gr006430

4.10.5 Déconnecter les fils marqués en jaune, rouge, noir et vert **(f)** de la borne plate. Dans le cas des modèles GP 2500A/GP 2600, déconnecter le raccord de tension **(g)**.

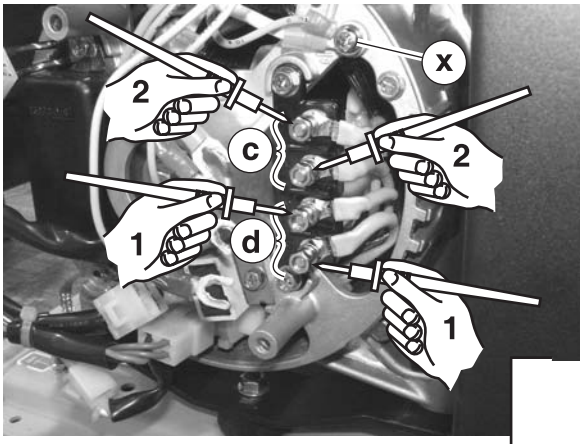
Suite

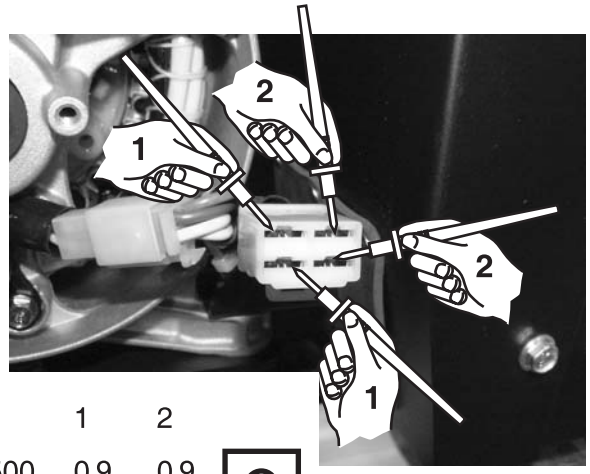
4.10.6 En utilisant le réglage des ohms sur un multimètre, mesurer la résistance de l'enroulement principal 2 aux deux bornes supérieures **(c)** (jaune et rouge). Pour les modèles GP 2500A/GP 2600, prendre la mesure des fils rouge et blanc. Vérifier également la résistance de l'enroulement principal 1 en mesurant aux deux bornes inférieures **(d)** (noir et vert). Pour les modèles GP 2500A/GP 2600, mesurer aux bornes des fils brun et bleu. Chaque format de génératrice aura une valeur différente. Pour connaître les bonnes valeurs, vérifier le tableau du graphique; utiliser une tolérance de +0,5/-0,0 ohm.

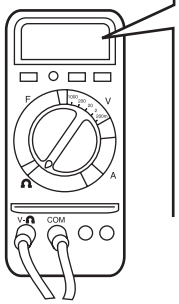
- Si la mesure obtenue ne correspond pas à la bonne résistance, les enroulements principaux sont défectueux; remplacer le stator.
- Si la mesure correspond à la bonne résistance, continuer.

4.10.7 Vérifier chaque enroulement au niveau de la masse. (Mesurer la résistance entre l'enroulement et le goujon **(x)** de masse du stator. Mesurer les deux côtés de l'enroulement.)

- Si l'un ou l'autre des enroulements présente une résistance à la masse, il est défectueux.
- Si les deux enroulements ne présentent aucune résistance à la masse, ils sont CORRECTS.







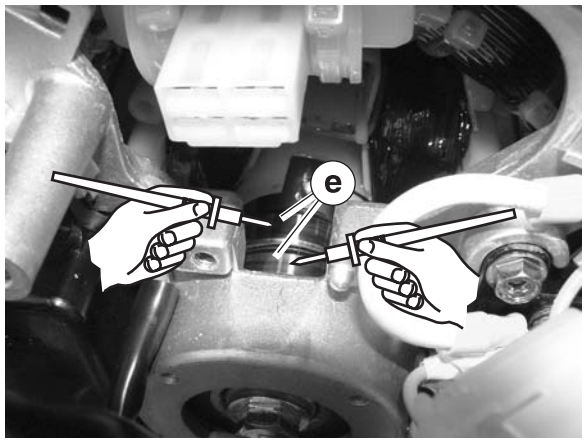
	1	2
GP 2500....	0.9	0.9
GP 2600....	0.9	0.9
GP 3800....	0.7	0.7
GP 4000....	0.7	0.7
GP 5600....	0.4	0.4
GP 6600....	0.3	0.3

wc_gr006432

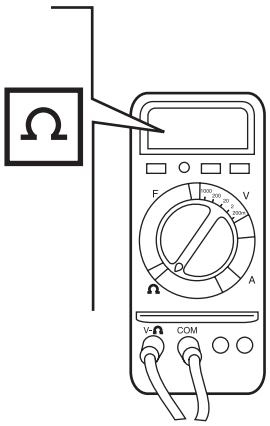
Suite

4.10.8 Régler le multimètre pour les mesures en ohms, mesurer la résistance de l'enroulement du rotor en mesurant au niveau des bagues glissantes **(e)**. Chaque format de génératrice aura une valeur différente. Pour connaître les bonnes valeurs, vérifier le tableau du graphique; utiliser une tolérance de +1,0/-0,0 ohm.

- Si la mesure obtenue ne correspond pas à la bonne résistance, l'enroulement du rotor est défectueux; remplacer le rotor.
- Si la mesure correspond à la bonne résistance, l'enroulement du rotor est correct.



GP 2500.... 47.5
GP 2600.... 47.5
GP 3800.... 47.0
GP 4000.... 47.0
GP 5600.... 60.5
GP 6600.... 64.8



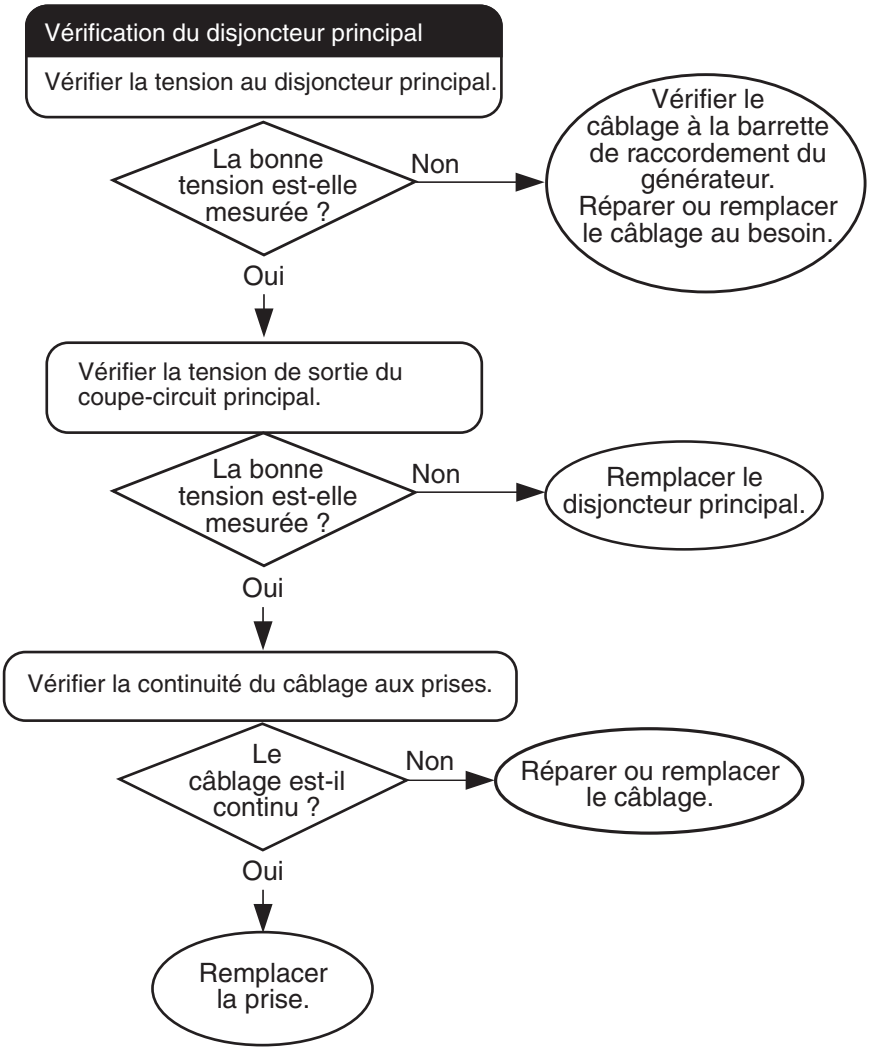
wc_gr006431

4.10.9 Vérifier la présence de courts-circuits sur l'arbre du rotor en mesurant la résistance entre chaque bague glissante et le bout de l'arbre du rotor.

- Si une résistance est présente, l'enroulement du rotor est défectueux.
- S'il n'y a aucune résistance, l'enroulement du rotor est correct.

4.10.10 Si possible, la résistance de l'isolation doit aussi être vérifiée à l'aide d'un mégohmmètre de 500 V ou d'un instrument du même type. En utilisant un mégohmmètre, il faut obtenir une valeur de résistance d'au moins 1 mégohm. Mesurer entre chaque groupe d'enroulements et au niveau du châssis de la génératrice. Si la mesure obtenue ne correspond pas à 1 mégohm, faire sécher les enroulements dans une atmosphère chaude et vérifier à nouveau toutes les 30 minutes jusqu'à l'obtention d'une mesure de 1 mégohm.

4.11 Aucune tension à la prise—Diagramme fonctionnel 1C


Vérification du disjoncteur principal
Vérifier la tension au disjoncteur principal.
La bonne tension est-elle mesurée ?
Non
Vérifier le câblage à la barrette de raccordement du générateur. Réparer ou remplacer le câblage au besoin.
Oui
Vérifier la tension de sortie du coupe-circuit principal.
La bonne tension est-elle mesurée ?
Non
Remplacer le disjoncteur principal.
Oui
Vérifier la continuité du câblage aux prises.
Le câblage est-il continu ?
Non
Réparer ou remplacer le câblage.
Oui
Remplacer la prise.

wc_gr003114fr

4.12 Vérification du coupe-circuit principal et de la circuiterie de la prise

Voir Dessin : wc_gr004566

Danger de choc électrique. Seul un personnel qualifié doit faire ce test.

AVERTISSEMENT S'il n'y a pas de tension mesurée aux prises, mais s'il y a de la tension à la barrette de raccordement du générateur, on doit vérifier ce qui suit : le câblage du coupe-circuit principal, le coupe-circuit principal et le câblage aux prises. Pour vérifier le circuit, procéder comme suit :

4.12.1 Retirer les vis fixant le panneau de contrôle au châssis et retirer le panneau de contrôle du châssis.

4.12.2 Démarrer le générateur.

4.12.3 Vérifier la tension d'entrée au coupe-circuit principal **(a)** en mesurant entre chacune des bornes « sous tension » **(b)** (câbles n°102 et n°5) et la terre. Pour les modèles GP 2500A/GP 2600, mesurer entre les bornes « sous tension » **(f)** et la terre. Il devrait y avoir 120V±10 %.

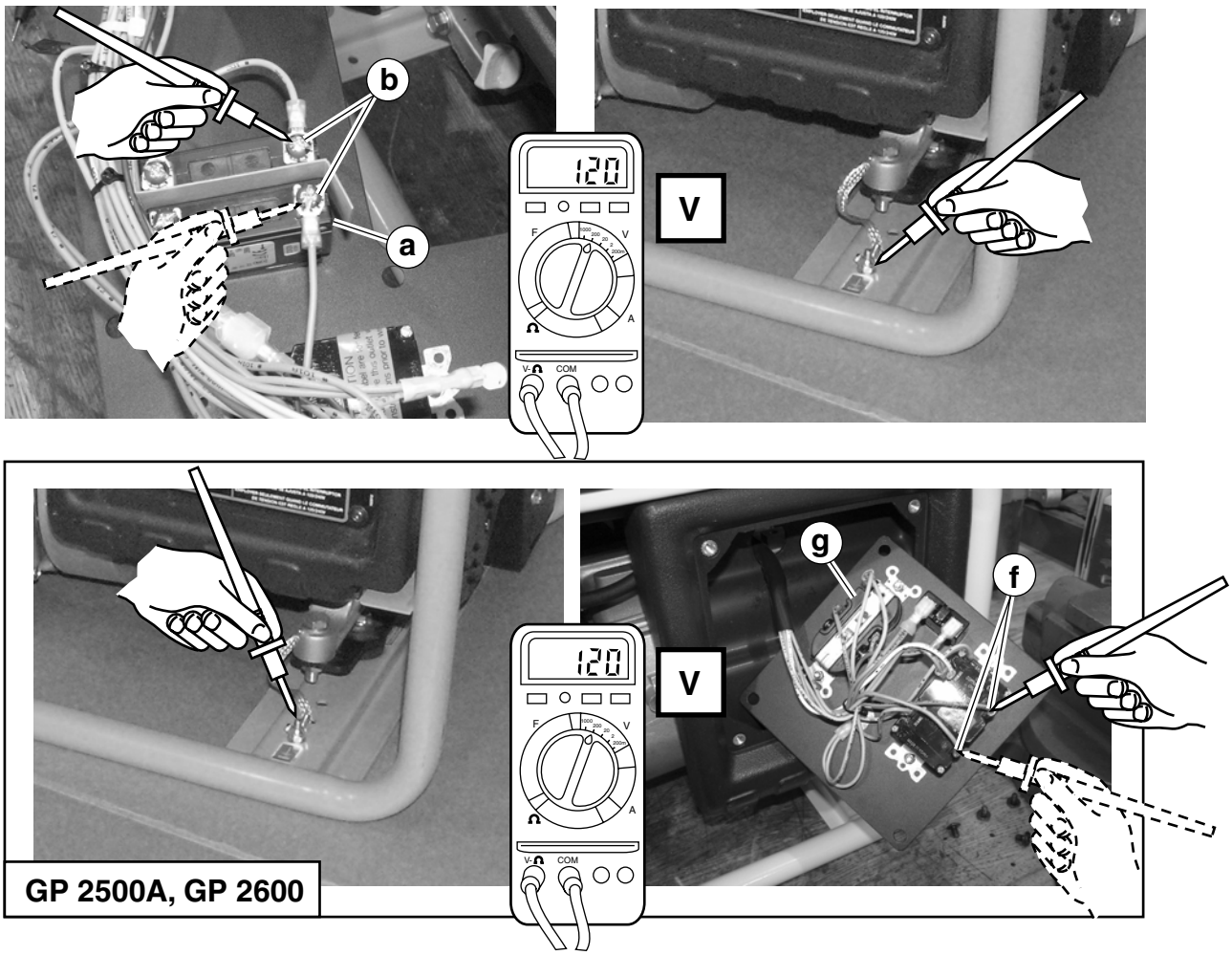
- Si 120V±10 % n'est pas mesuré, arrêter le générateur et vérifier la continuité des câbles n°102 et n°5. Réparer ou remplacer les câbles au besoin.
- Si 120V±10 % est mesuré, continuer.

4.12.4 Placer le coupe-circuit principal en position « ON » (MARCHE) et vérifier la tension de sortie du coupe-circuit principal.

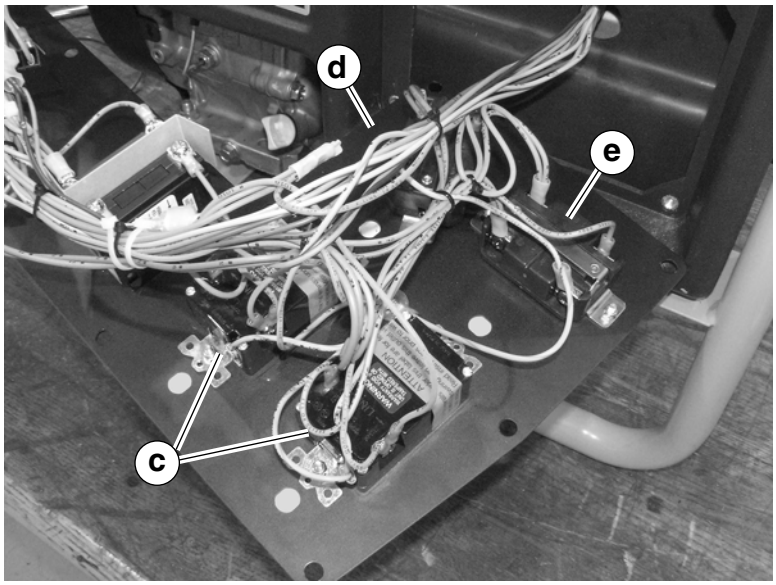
- Si 120V±10 % n'est pas mesuré, arrêter le générateur et remplacer le coupe-circuit principal.
- Si 120V±10 % est mesuré, continuer.

4.12.5 Vérifier la continuité du câble aux prises **(c, d** et **e** ou **g** sur les modèles GP 2500A/GP 2600**)**.

- Si le câble n'a pas de continuité, réparer le ou remplacer le.
- Si le câble a de la continuité, la prise est défectueuse. Remplacer la prise.

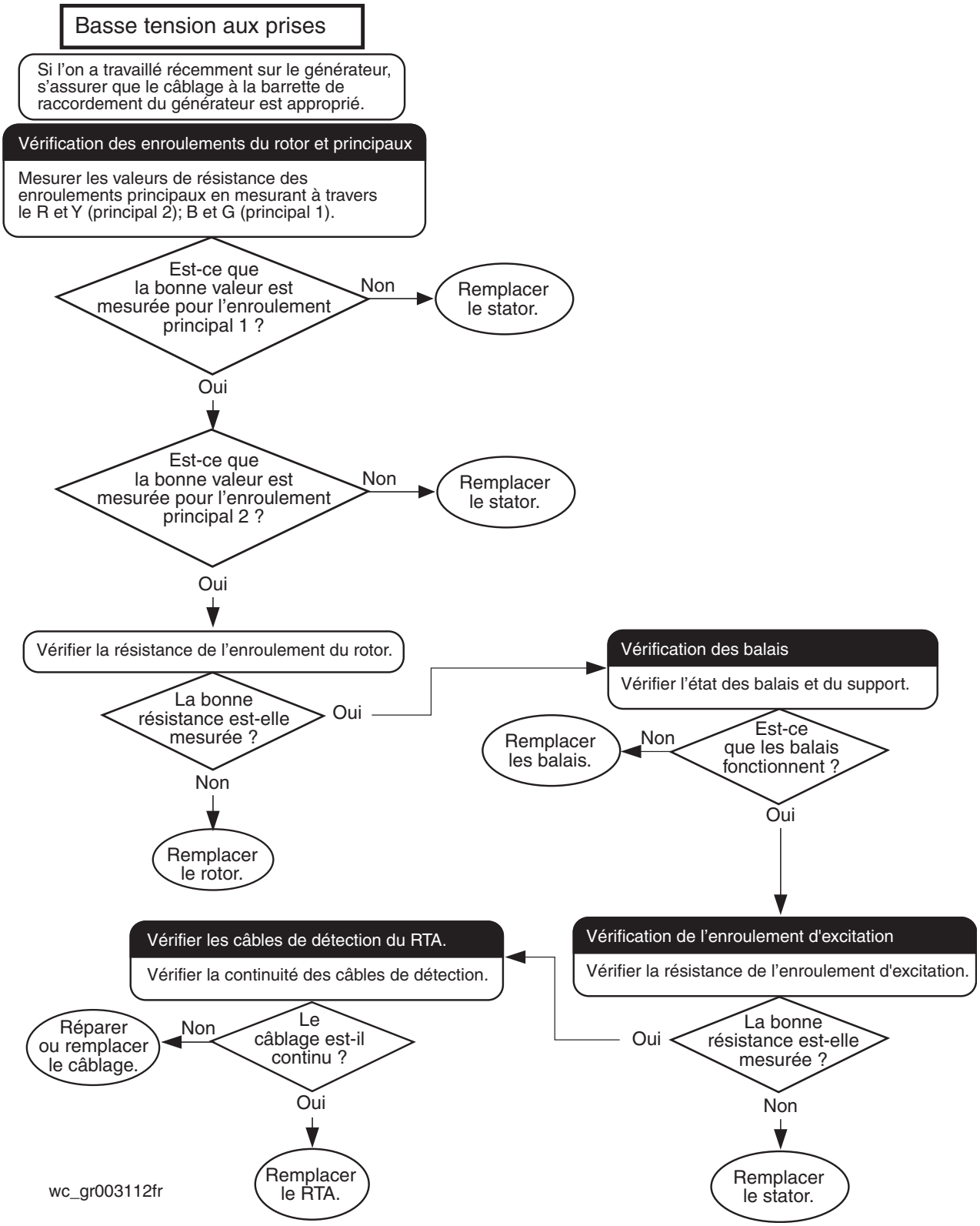


GP 2500A, GP 2600



wc_gr004566

4.13 Basse tension aux prises — diagramme fonctionnel 2A


Basse tension aux prises
Si l'on a travaillé récemment sur le générateur, s'assurer que le câblage à la barrette de raccordement du générateur est approprié.
Vérification des enroulements du rotor et principaux
Mesurer les valeurs de résistance des enroulements principaux en mesurant à travers le R et Y (principal 2); B et G (principal 1).
Est-ce que la bonne valeur est mesurée pour l'enroulement principal 1 ?
Non
Remplacer le stator.
Oui
Est-ce que la bonne valeur est mesurée pour l'enroulement principal 2 ?
Non
Remplacer le stator.
Oui
Vérifier la résistance de l'enroulement du rotor.
La bonne résistance est-elle mesurée ?
Oui
Non
Remplacer le rotor.
Vérification des balais
Vérifier l'état des balais et du support.
Est-ce que les balais fonctionnent ?
Non
Remplacer les balais.
Oui
Vérification de l'enroulement d'excitation
Vérifier la résistance de l'enroulement d'excitation.
La bonne résistance est-elle mesurée ?
Oui
Non
Remplacer le stator.
Vérifier les câbles de détection du RTA.
Vérifier la continuité des câbles de détection.
Le câblage est-il continu ?
Non
Réparer ou remplacer le câblage.
Oui
Remplacer le RTA.
wc_gr003112fr

4.14 Vérification des brosses

Voir Dessin : wc_gr003126

Si les brosses ont de la continuité et sont assez longues pour toucher les bagues collectrices, elles devraient fonctionner. Pour vérifier les brosses, procéder comme suit :

4.14.1 Couper le moteur.

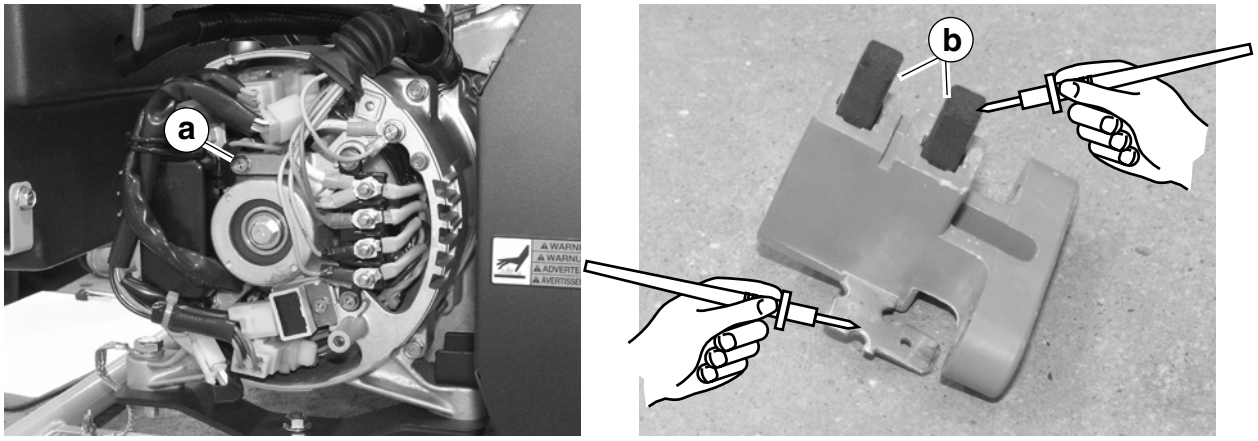
4.14.2 Retirer les deux visfixant le couvercle d'extrémité au génerteur et retirer le couvercle d'extrémité.

4.14.3 Retirer la vis (a) fixant le porte-brosse et retirer le porte-brosse/ brosses.

4.14.4 Toujours inspecter les brosses (b) pour tout signe de fissure et d'accumulation de saleté. Nettoyer l'extrémité des brosses au besoin.

4.14.5 Vérifier chaque brosse pour la continuité.

4.14.6 Remplacer le porte-brosse/brosses au besoin.



wc_gr003126

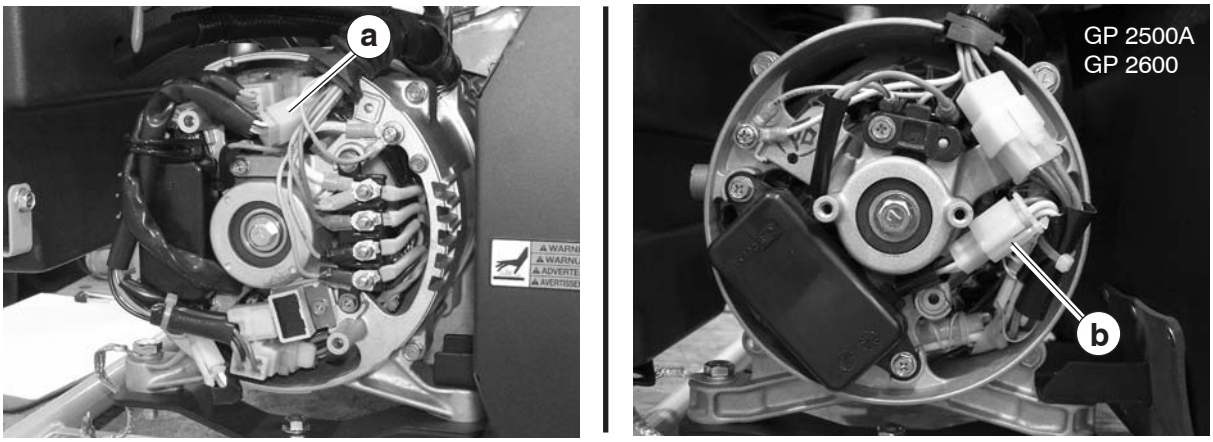
4.15 Vérification de l'enroulement d'excitation

The excitation winding provides AC voltage to the Automatic Voltage Regulator (AVR). The AVR then sends a DC voltage through the rotor winding "exciting" the rotor into becoming an electromagnet. To check the excitation winding, carry out the following procedures:

4.15.1 Stop the engine.

4.15.2 Remove the two screws which secure the end cover to the generator and remove the end cover.

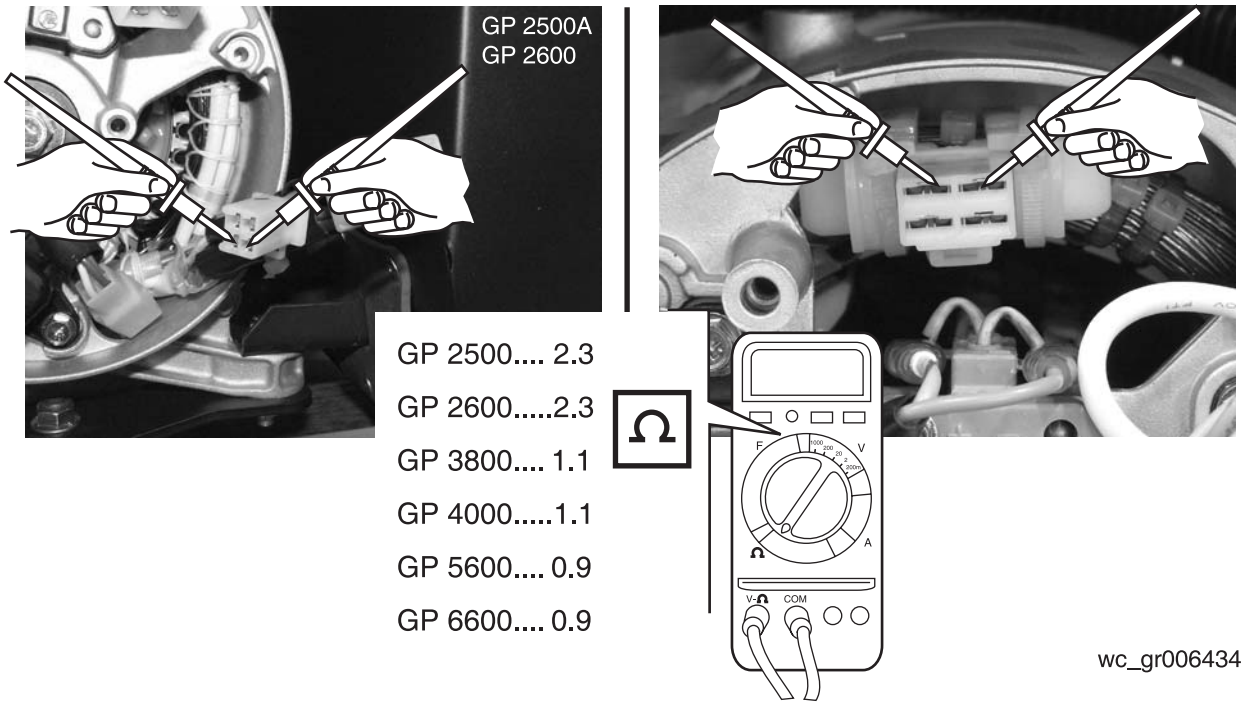
4.15.3 Remove the plug **(a)** which connects the excitation winding to with the AVR. On GP 2500A/GP 2600 models, remove plug **(b)**.



wc_gr006433

Continued

4.15.4 Using the Ohms scale on your multimeter, check the resistance of the excitation winding. Access the excitation winding via the connector where the two yellow wires of the plug connect to it. Each generator size will have a different value for the winding resistance. Check the chart in the graphic for the correct values—use a tolerance of +0.5/-0.0 Ohm.



- If the correct amount of resistance was not measured, replace the stator.
- If the correct amount of resistance was measured, continue.

4.15.5 Check the excitation winding for resistance to ground. (Measure resistance between the winding and the ground stud of the stator. Measure both sides of the winding.)

- If there is resistance to ground, the excitation winding has failed, replace the stator.
- If there is no resistance to ground, the excitation winding is OK.

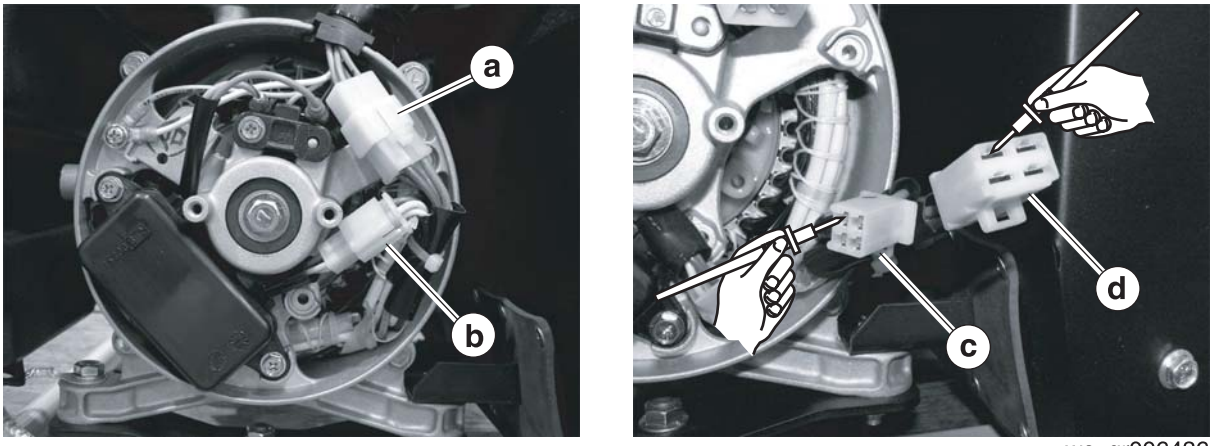
4.16 Vérification de câbles de détection du RTA—GP 2500A, GP 2600

Il y a deux câbles de détection alimentant le régulateur de tension automatique (RTA) et les deux sont fixés à l'enroulement principal 2. Si les câbles de détection sont courts-circuités ou brisés, le RTA ne fonctionnera pas correctement. Pour vérifier la continuité des câbles de détection, suivre la procédure suivante :

4.16.1 Couper le moteur.

4.16.2 Retirer les deux vis fixant le couvercle d'extrémité au générateur et retirer le couvercle d'extrémité.

4.16.3 Débrancher la fiche du générateur **(a)**.



wc_gr006436

4.16.4 Les deux câbles de détection sont des câbles brun et bleu partageant le même connecteur **(b)** que les câbles pour l'enroulement de c.c.; débrancher ce connecteur.

4.16.5 Vérifier chaque câble de la fiche d'enroulement de c.c. **(c)** avec son homologue de la fiche du générateur **(d)** : bleu à bleu; brun à brun. Dans chaque cas, il devrait y avoir une continuité. Vérifier aussi les câbles de la fiche de l'enroulement de c.c. à la fiche du générateur, bleu à brun et brun à bleu. Dans chaque cas, il devrait y avoir une continuité.

- Si les câbles ont de la continuité dans tous les cas, les câbles de détection fonctionnent bien.
- Si les câbles n'ont pas de continuité dans l'un ou l'autre test, les câbles de détection ne fonctionnent pas bien; remplacer le stator.

4.16.6 Vérifier chaque fil à partir de la fiche de contact de l'enroulement CC à la masse. (Mesurer entre l'enroulement et soit le boîtier de métal extérieur de la génératrice ou le goujon de masse sur le châssis.)

- Si l'un ou l'autre des fils présente une résistance à la masse, il a échoué l'essai.

- Si les deux fils ne présentent aucune résistance à la masse, ils sont CORRECTS.

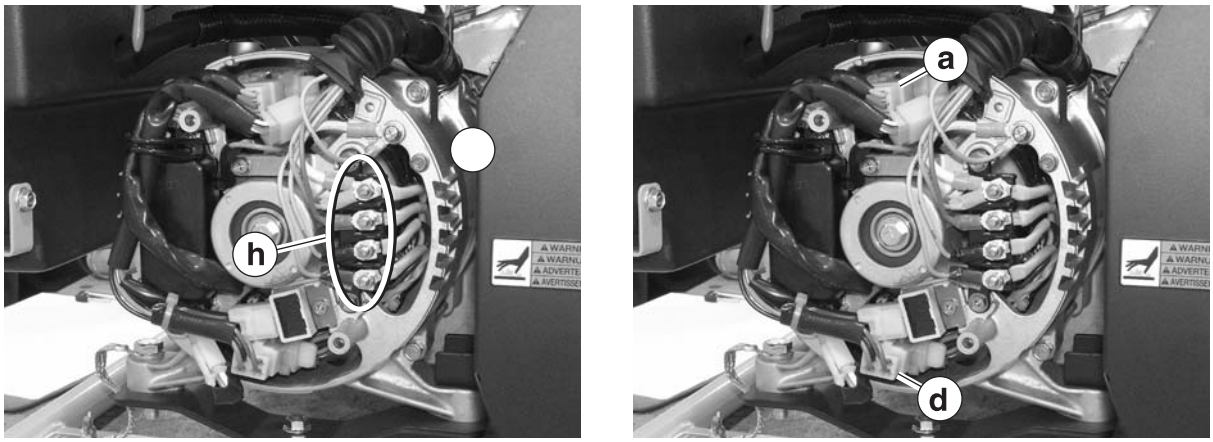
4.17 Vérification de câbles de détection du RTA

Deux fils de détection se trouvent à alimenter le régulateur de tension automatique (AVR), chacun étant fixé à un des enroulements principaux. Si les fils de détection présentent un court-circuit ou sont brisés, l'AVR ne fonctionnera pas normalement. Pour vérifier la continuité des fils de détection, effectuer les procédures suivantes :

4.17.1 Arrêter le moteur.

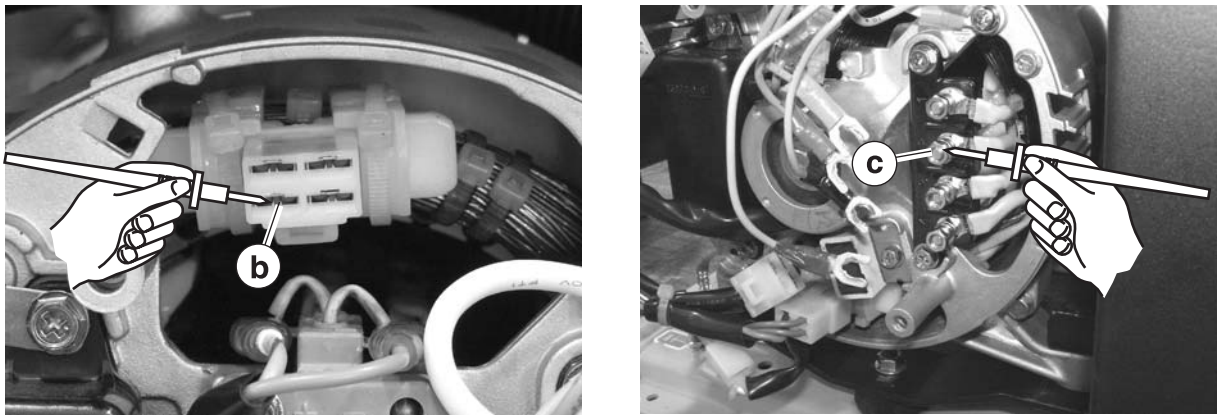
4.17.2 Retirer les deux vis qui retiennent le couvercle à la génératrice et retirer le couvercle.

4.17.3 Déconnecter les fils jaune, rouge, noir et vert de la borne plate **(h)**.



ghi_gr006438

4.17.4 Le premier fil de détection, représenté par le fil brun dans le schéma électrique, est un fil interne du stator. L'AVR se connecte à ce fil au point de connexion situé dans la partie supérieure du stator. Accéder au fil en déconnectant la fiche de contact **(a)**.



4.17.5 Pour vérifier le premier fil de détection, vérifier la continuité entre le point de connexion **(b)** où le fil brun de l'AVR se connecte et l'enroulement principal 2 à la borne plate **(c),** où le fil marqué en rouge se connecte habituellement. Le courant doit être continu.

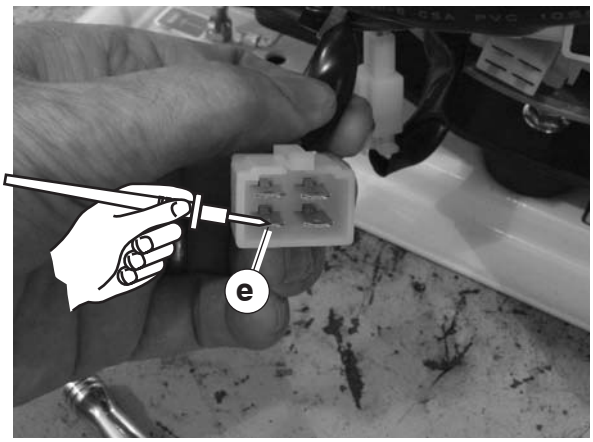
- Si le premier fil de détection ne présente pas de continuité, remplacer le stator.

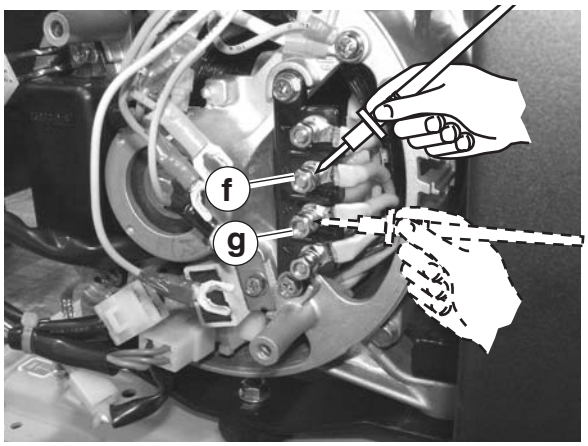
- Si le premier fil de détection présente une continuité, continuer.

4.17.6 Vérifier la présence d'un court-circuit à la masse sur le premier fil de détection. (Mesurer la résistance entre le fil et le goujon de masse du stator.)

- Si le premier fil de détection présente une résistance à la masse, remplacer le stator.
- Si le premier fil de détection ne présente aucune résistance à la masse, continuer.

4.17.7 Le deuxième fil de détection est vraiment un circuit. Il est représenté par le fil bleu et ensuite par le fil brun dans le schéma électrique. Ce circuit de détection revient par le commutateur de tension (VSS) où les fils se sectionnent, un fil se rendant jusqu'à l'enroulement principal 1 tandis que l'autre se rend jusqu'à l'enroulement principal 2. On peut accéder au circuit en déconnectant la fiche de contact **(d)** du point de connexion situé dans la partie inférieure du stator. Pour vérifier le circuit, vérifier d'abord le côté de l'enroulement principal 2. Pour ce faire, placer le VSS à la position de 120 V. À l'aide d'une sonde de multimètre, vérifier le fil bleu **(e)** de la fiche de contact. Avec l'autre sonde, vérifier la borne plate **(f)** de la génératrice où le fil marqué en rouge est habituellement connecté. Le courant doit être continu.





wc_gr003128

Ensuite, vérifier le côté de l'enroulement principal 1. Pour ce faire, placer le VSS à la position de 120 V/240 V. À l'aide d'une sonde de multimètre, vérifier le fil bleu **(e)** de la fiche de contact. Avec l'autre sonde, vérifier la borne plate **(g)** de la génératrice où le fil marqué en noir est habituellement connecté. Le courant doit être continu.

- Si le deuxième fil de détection (circuit) ne présente pas de continuité, vérifier le filage sur les différents connecteurs et le VSS. Réparer ou remplacer les composants au besoin.
- Si le deuxième fil de détection (circuit) présente une continuité, continuer.

4.17.8 Vérifier la présence de courts-circuits à la masse sur le fil bleu. (Mesurer la résistance entre le fil et le goujon de masse du stator.)

- Si le deuxième fil de détection (circuit) présente une résistance à la masse, vérifier le filage sur les différents connecteurs et le VSS. Réparer ou remplacer les composants au besoin.
- Si le deuxième fil de détection (circuit) ne présente aucune résistance à la masse, le deuxième fil de détection (circuit) est CORRECT.

Remarques

4.18 Confirmation d'une défaillance du RTA

Voir Dessin : wc_gr003152

En retirant les deux câbles de détection du régulateur et en mesurant la tension de sortie du générateur, on peut déterminer si les enroulements du générateur et le RTA fonctionnent correctement. Lorsque les câbles de détection sont retirés du circuit, le générateur devrait produire une haute tension (plus de 150V, normalement environ 180V). Si cette haute tension est encore produite avec les câbles de détention du RTA branchés, le RTA fonctionne mal. Pour vérifier le RTA, procéder comme suit :

4.18.1 Couper le moteur.

4.18.2 Placer l'interrupteur de ralenti automatique à la position « OFF » (ARRÊT).

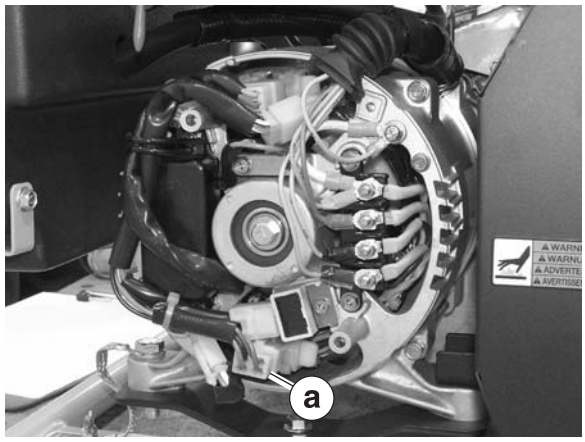
4.18.3 Retirer les deux vis fixant le couvercle d'extrémité au générateur et retirer le couvercle d'extrémité.

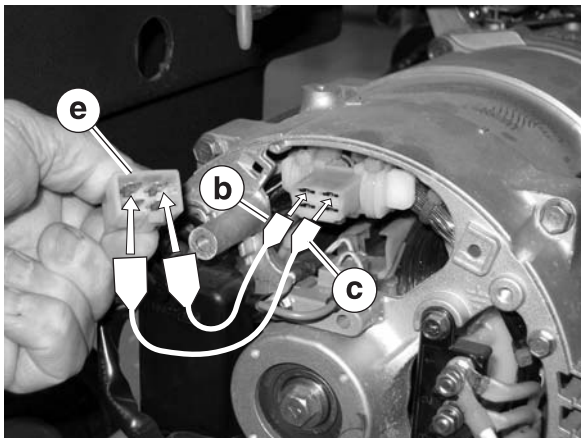
4.18.4 Débrancher les fiches **(a** et **e)**.

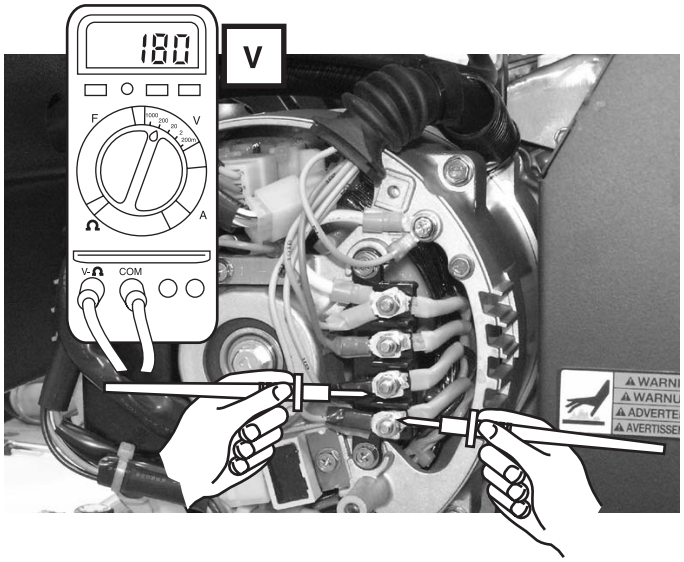
4.18.5 Créer deux courts cavaliers **(b** et **c)**, chacun avec une cosse mâle et une cosse femelle. Connecter les cavaliers entre les câbles jaunes de la fiche **(e)** et où les câbles jaunes se connectent au stator.
ATTENTION : S'assurer de brancher correctement les cavaliers. S'ils ne le sont pas, le générateur pourrait être endommagé.

4.18.6 Démarrer le moteur et vérifier la tension à la barrette de raccordement entre le câble à la marque jaune et le câble à la marque rouge. Il devrait y avoir environ 180V. Vérifier aussi entre le câble à la marque verte et le câble à la marque noire. Il devrait y avoir environ 180V.

- S'il n'y a pas environ 180V mesurés, les enroulements du générateur pourraient mal fonctionner. Voir la section *Vérification des enroulements du rotor et principaux.*
- S'il y a environ 180V mesurés, les enroulements du générateur fonctionnent correctement, mais le RTA fonctionne mal. Remplacer le RTA.







wc_gr003152

4.19 Vérification et installation du sélecteur de tension

Voir Dessin : wc_gr003134fr and wc_gr003135

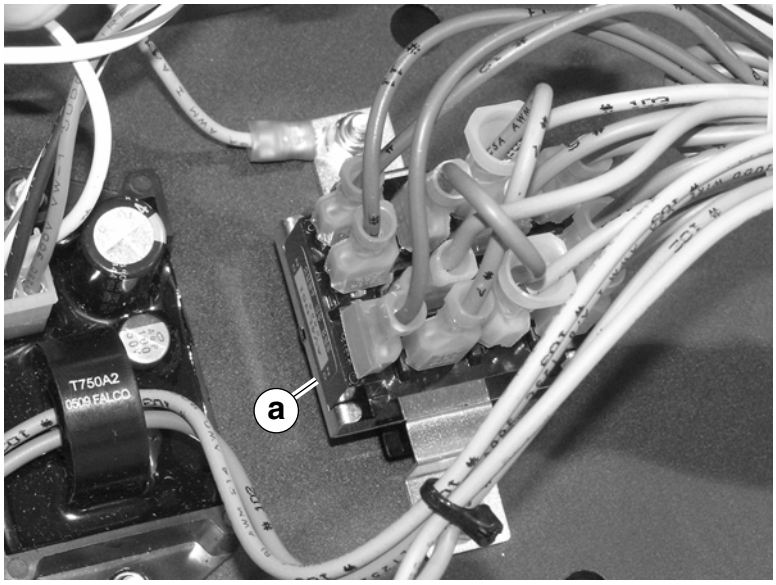
AVERTISSEMENT

Il pourrait y avoir des blessures en utilisant le générateur si le sélecteur est mal câblé. S'il y a eu du travail sur le sélecteur de tension, s'assurer que le sélecteur soit bien câblé avant d'utiliser le générateur.

ATTENTION **:** Le générateur pourrait être endommagé si le sélecteur de tension est mal câblé.

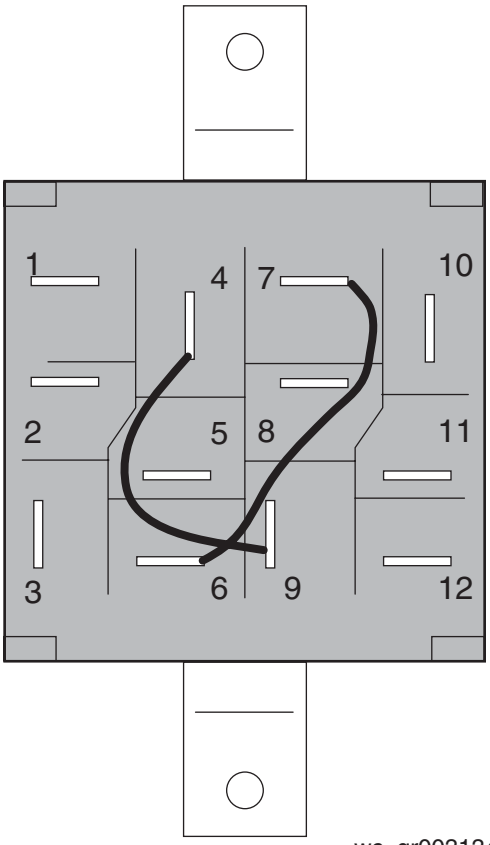
Le sélecteur de tension **(a)** choisit le réglage de mode de tension du générateur. Changer le mode de tension change aussi l'orientation des câbles de détection du Régulateur de tension automatique (RTA). Utiliser l'information suivante pour les tests et l'installation du sélecteur de tension.

Position	Bornes avec continuité
120V/240V	1–2; 4–5; 7–8; 10–11
120V	2–3; 5–6; 8–9; 11–12



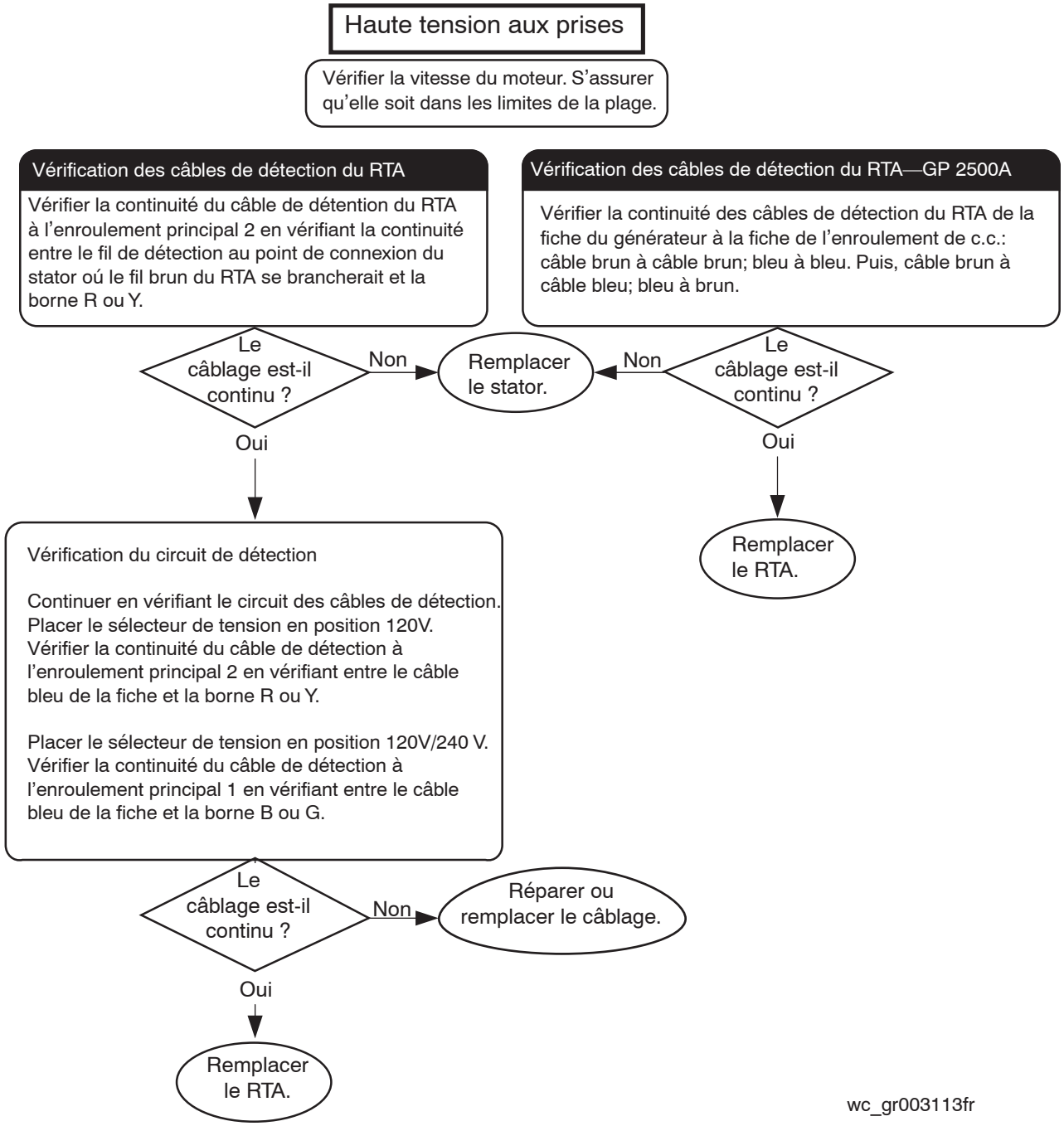
wc_gr003135

Borne	Câble
1	Brun n˚1
2	Brun n˚2
3	Brun n˚3
4	Gris n˚104
5	Brun n˚5
6	Gris n˚103; cavalier sur la borne 7
7	Brun n˚7 cavalier sur la borne 6
8	Bleu n˚8
9	Cavalier sur la borne 4
10	Brun n˚10
11	Brun n˚11
12	Brun n˚12

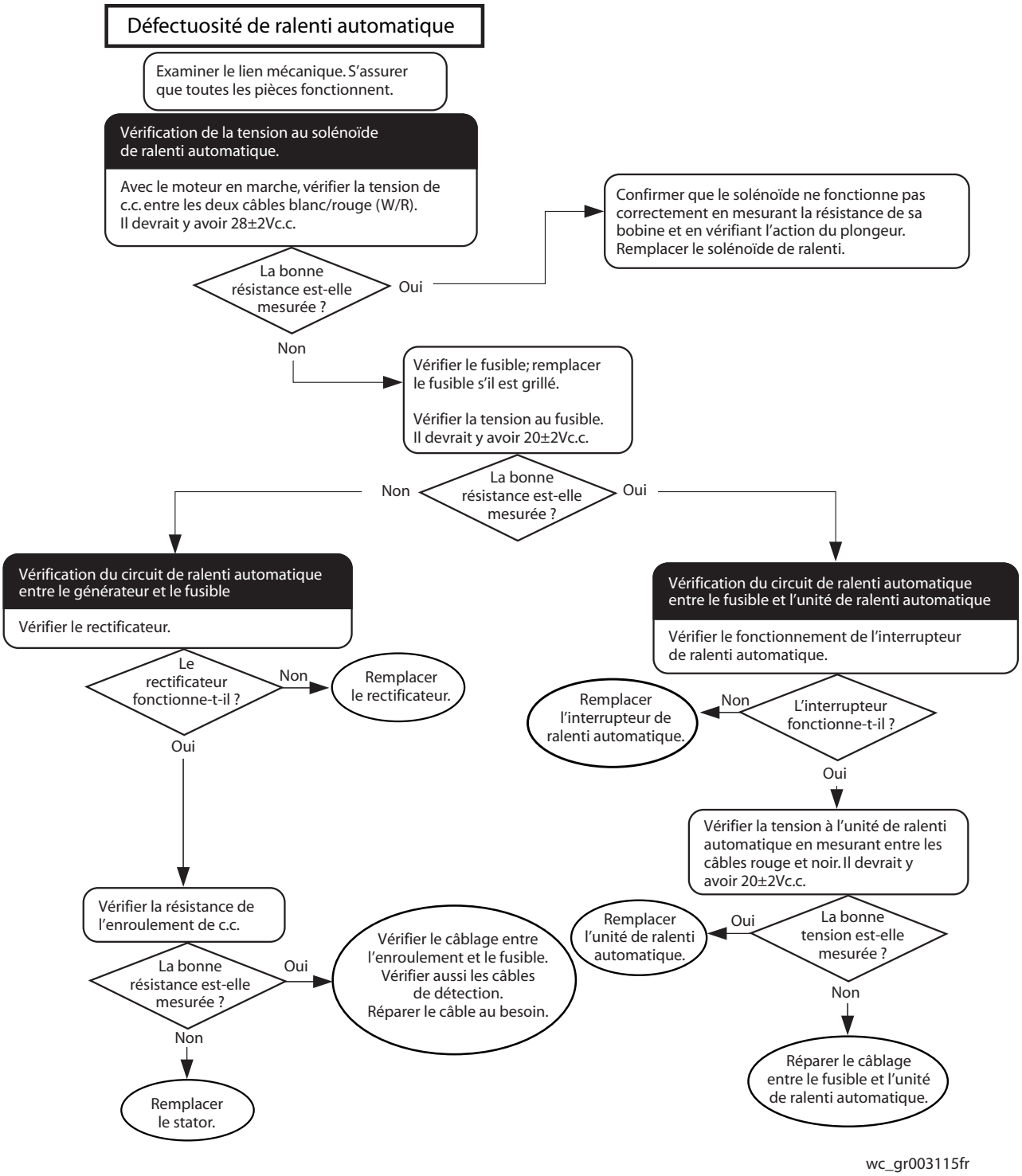


wc_gr003134fr

4.20 Dépannage de haute tension—diagramme fonctionnel 3A


Haute tension aux prises
Vérifier la vitesse du moteur. S'assurer qu'elle soit dans les limites de la plage.
Vérification des câbles de détection du RTA
Vérifier la continuité du câble de détention du RTA à l'enroulement principal 2 en vérifiant la continuité entre le fil de détection au point de connexion du stator oú le fil brun du RTA se brancherait et la borne R ou Y.
Vérification des câbles de détection du RTA—GP 2500A
Vérifier la continuité des câbles de détection du RTA de la fiche du générateur à la fiche de l'enroulement de c.c.: câble brun à câble brun; bleu à bleu. Puis, câble brun à câble bleu; bleu à brun.
Le câblage est-il continu ?
Non
Remplacer le stator.
Non
Le câblage est-il continu ?
Oui
Oui
Remplacer le RTA.
Vérification du circuit de détection
Continuer en vérifiant le circuit des câbles de détection. Placer le sélecteur de tension en position 120V. Vérifier la continuité du câble de détection à l'enroulement principal 2 en vérifiant entre le câble bleu de la fiche et la borne R ou Y.
Placer le sélecteur de tension en position 120V/240 V. Vérifier la continuité du câble de détection à l'enroulement principal 1 en vérifiant entre le câble bleu de la fiche et la borne B ou G.
Le câblage est-il continu ?
Non
Réparer ou remplacer le câblage.
Oui
Remplacer le RTA.
wc_gr003113fr

4.21 Dépannage du circuit de ralenti automatique—diagramme fonctionnel 4A


Défectuosité de ralenti automatique
Examiner le lien mécanique. S'assurer que toutes les pièces fonctionnent.
Vérification de la tension au solénoïde de ralenti automatique.
Avec le moteur en marche, vérifier la tension de c.c. entre les deux câbles blanc/rouge (W/R). Il devrait y avoir 28±2Vc.c.
La bonne résistance est-elle mesurée ?
Oui
Confirmer que le solénoïde ne fonctionne pas correctement en mesurant la résistance de sa bobine et en vérifiant l'action du plongeur. Remplacer le solénoïde de ralenti.
Non
Vérifier le fusible; remplacer le fusible s'il est grillé.
Vérifier la tension au fusible. Il devrait y avoir 20±2Vc.c.
La bonne résistance est-elle mesurée ?
Non
Oui
Vérification du circuit de ralenti automatique entre le générateur et le fusible
Vérifier le rectificateur.
Le rectificateur fonctionne-t-il ?
Non
Remplacer le rectificateur.
Oui
Vérification du circuit de ralenti automatique entre le fusible et l'unité de ralenti automatique
Vérifier le fonctionnement de l'interrupteur de ralenti automatique.
L'interrupteur fonctionne-t-il ?
Non
Remplacer l'interrupteur de ralenti automatique.
Oui
Vérifier la tension à l'unité de ralenti automatique en mesurant entre les câbles rouge et noir. Il devrait y avoir 20±2Vc.c.
La bonne tension est-elle mesurée ?
Oui
Remplacer l'unité de ralenti automatique.
Non
Réparer le câblage entre le fusible et l'unité de ralenti automatique.
Vérifier la résistance de l'enroulement de c.c.
La bonne résistance est-elle mesurée ?
Oui
Vérifier le câblage entre l'enroulement et le fusible. Vérifier aussi les câbles de détection. Réparer le câble au besoin.
Non
Remplacer le stator.

wc_gr003115fr

4.22 Vérification de la tension au solénoïde de ralenti automatique

Voir Dessin : wc_gr004569

Danger de choc électrique. Seul un personnel qualifié doit faire ce test.

AVERTISSEMENT Les problèmes du système de ralenti automatique se classifient dans l'une de deux catégories : les problèmes électriques de courant au solénoïde de ralenti ou les problèmes de lien mécanique. Avant de vérifier le système électrique, vérifier le lien de limiteur de régime mécanique **(a)** pour s'assurer du bon fonctionnement.

Les problèmes électriques peuvent être répartis encore plus dans l'une de deux catégories : 1) production d'énergie par le générateur, 2) problèmes de courant d'alimentation du circuit électrique au solénoïde.

4.22.1 Démarrer le générateur.

4.22.2 Débrancher les deux câbles blanc/rouge **(b)** du solénoïde de ralenti. Mesurer la tension entre les deux câbles. Il devrait y avoir 28±2Vc.c.

- Si l'on mesure 28±2Vc.c., le solénoïde de ralenti reçoit la bonne tension. Si le solénoïde de ralenti reçoit la bonne tension, mais ne fonctionne toujours pas, confirmer qu'il a un problème en mesurant la résistance à la bobine du solénoïde. La bobine devrait mesurer 26 à 33 ohms (16–19 Ohms Moteur Wacker). Remplacer le solénoïde si la bonne résistance n'est pas mesurée.
- Si 28±2Vc.c. n'est pas mesurée, continuer.

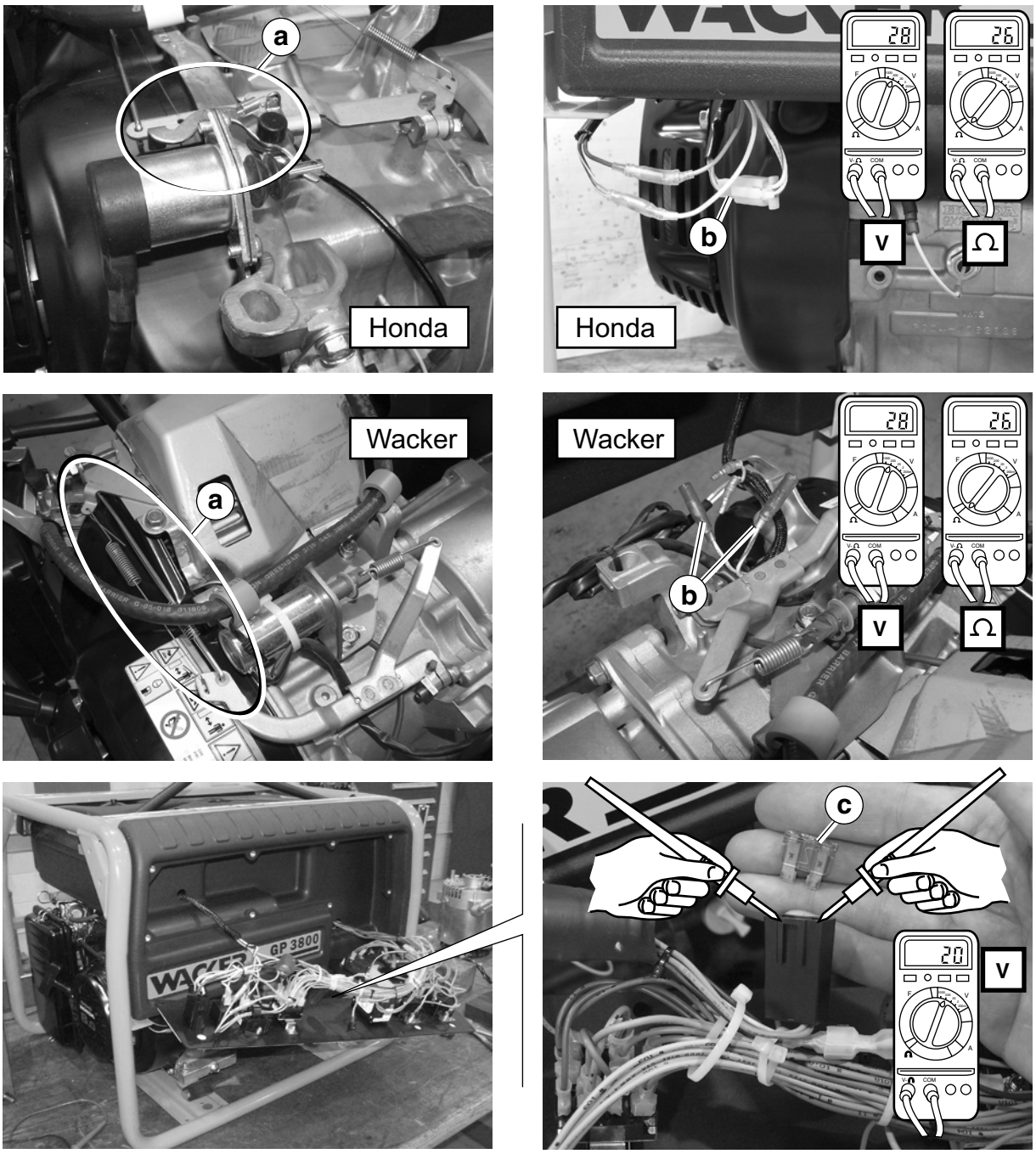
4.22.3 Arrêter le générateur.

4.22.4 Retirer les vis fixant le panneau de commande à l'enveloppe.

4.22.5 Retirer le fusible 5A **(c)**. Démarrer le générateur et vérifier la tension à travers le porte-fusible. Il devrait y avoir 20 à 29 volts.

- Si 20 à 29 volts est mesuré, la source du problème est dans le circuit du fusible au solénoïde de ralenti.
- Si 20 à 29 volts n'est pas mesuré, la source du problème est dans le circuit entre le fusible et l'enroulement de c.c.

4.22.6 Réinstaller le fusible de 5A (remplacer le fusible s'il est grillé).



wc_gr004569

4.23 Vérification du circuit de ralenti automatique entre le générateur et le fusible

Voir Dessin : wc_gr004568

La tension pourrait ne pas pouvoir atteindre le fusible de 5A à cause d'un rectificateur défectueux ou par un enroulement de c.c. défectueux. Le circuit de ralenti automatique pourrait aussi avoir une défaillance à cause de câbles de détection défectueux. Pour vérifier le circuit, procéder comme suit :

4.23.1 Arrêter le générateur.

4.23.2 Retirer les deux vis fixant le couvercle d'extrémité au générateur et retirer le couvercle d'extrémité.

4.23.3 Pour vérifier le rectificateur **(a)**, retirer le connecteur du rectificateur. Utiliser l'échelle de diodes sur votre multimètre. Sonder la borne supérieure d'un fil et la borne inférieure de l'autre. Inverser ensuite les fils et refaire le test. Le rectificateur devrait conduire dans une direction et non dans l'autre. Vérifier les deux bornes supérieures du rectificateur à la borne inférieure du rectificateur de la même manière.

- S'il y a une défaillance de rectificateur, le remplacer.
- Si le rectificateur fonctionne, continuer.

4.23.4 Retirer la fiche **(b)** du stator.

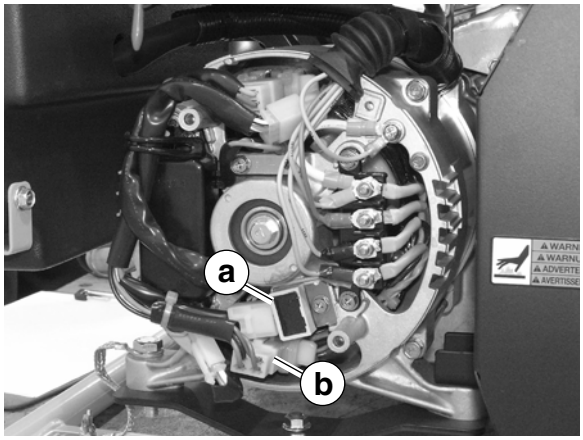
4.23.5 Utiliser l'échelle d'ohms sur le multimètre et vérifier la résistance de l'enroulement de c.c. Chaque taille de générateur aura une valeur différente de résistance d'enroulement. Vérifier le tableau dans le graphique pour les bonnes valeurs - utiliser une tolérance de +0,5/-0,0 ohms.

- Si la bonne quantité de résistance n'est pas mesurée, remplacer le stator.
- Si la bonne quantité de résistance est mesurée, l'enroulement de c.c. fonctionne; continuer.

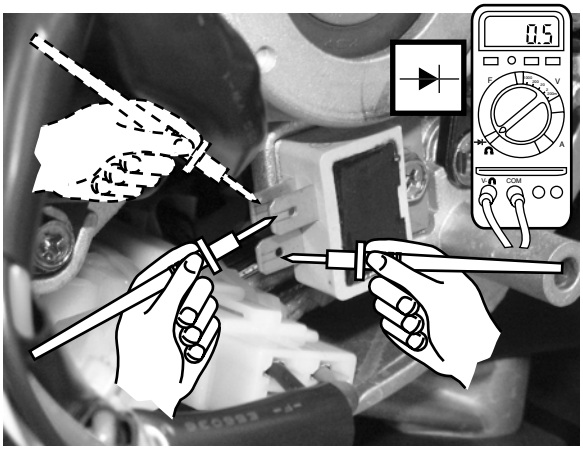
4.23.6 Retirer les vis fixant le panneau de contrôle au générateur.

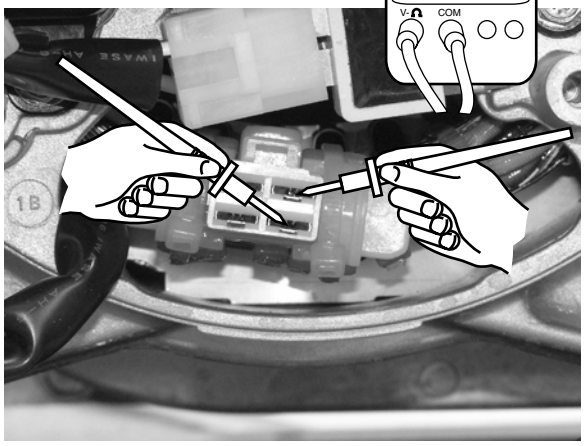
4.23.7 Vérifier que les câbles de détection fonctionnent à travers l'ampèremètre **(c)** de l'unité de ralenti automatique.

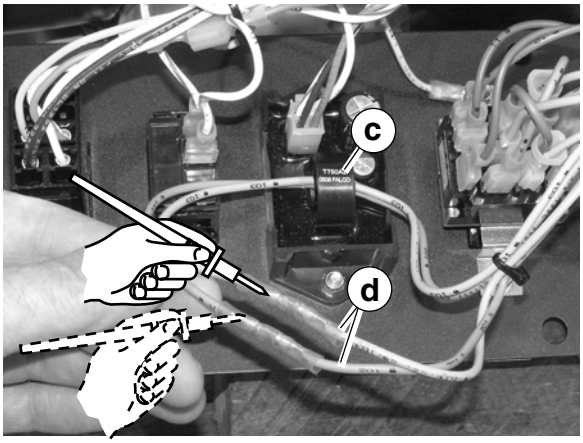
4.23.8 Vérifier la continuité des câbles de détection **(d)** de l'unité de ralenti automatique à travers la barrette de raccordement du générateur **(e)**.

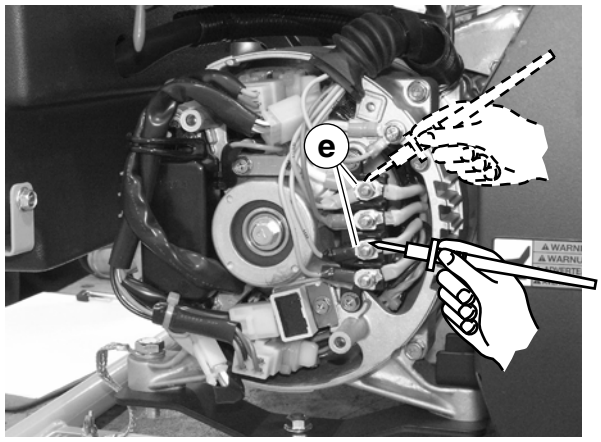


GP 2500.... ---
GP 2600.... ---
GP 3800.... 0.6
GP 4000.... 0.6
GP 5600.... 0.5
GP 6600.... 0.5









wc_gr004568

4.24 Vérification du circuit de ralenti automatique entre le fusible et l'unité du ralenti automatique

Voir Dessin : wc_gr004570

Danger de choc électrique. Seul un personnel qualifié doit faire ce test.

AVERTISSEMENT La tension pourrait ne pas pouvoir atteindre le solénoïde de ralenti par un interrupteur de ralenti automatique défectueux ou par une unité de ralenti automatique défectueuse. Pour vérifier le circuit, procéder comme suit :

4.24.1 Arrêter le générateur.

4.24.2 Retirer les vis fixant le panneau de contrôle au générateur. Trouver l'interrupteur de ralenti automatique **(a)**.

4.24.3 Vérifier la continuité de l'interrupteur de ralenti automatique.

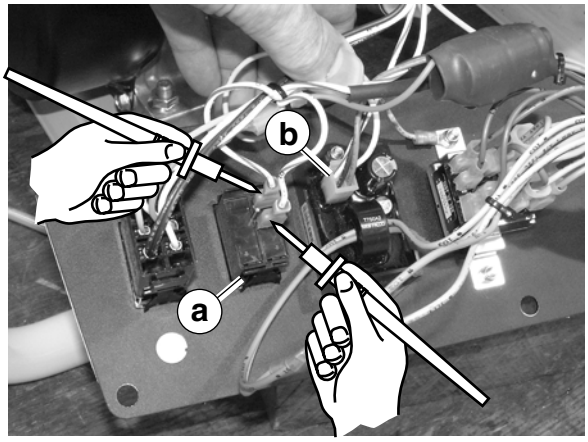
- Si l'interrupteur n'a pas de continuité, le remplacer.
- Si l'interrupteur a de la continuité, il devrait fonctionner.

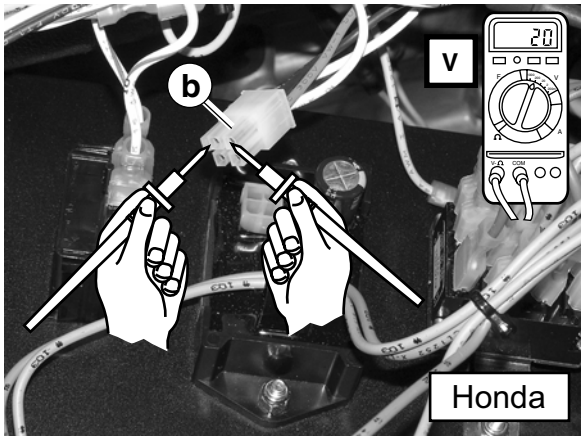
4.24.4 Retirer la fiche de l'arrière de l'unité de ralenti automatique **(b)**.

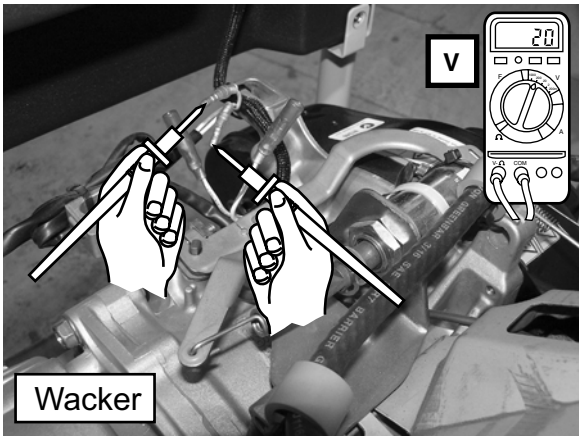
4.24.5 Démarrer le générateur.

4.24.6 Vérifier la tension entre les câbles rouge et noir de la fiche. Il devrait y avoir 20–29V. À ce point du dépannage, on devrait mesurer une tension au fusible, mais non pas au solénoïde de ralenti et l'interrupteur de ralenti automatique devrait aussi fonctionner. Donc :

- Si la tension est mesurée à l'unité de ralenti automatique, mais non pas au solénoïde de ralenti, l'unité de ralenti automatique est défectueuse, la remplacer.
- Si aucune tension n'est mesurée à l'unité de ralenti automatique, vérifier le câblage entre le fusible et l'unité de ralenti automatique. Réparer ou remplacer le câblage au besoin.

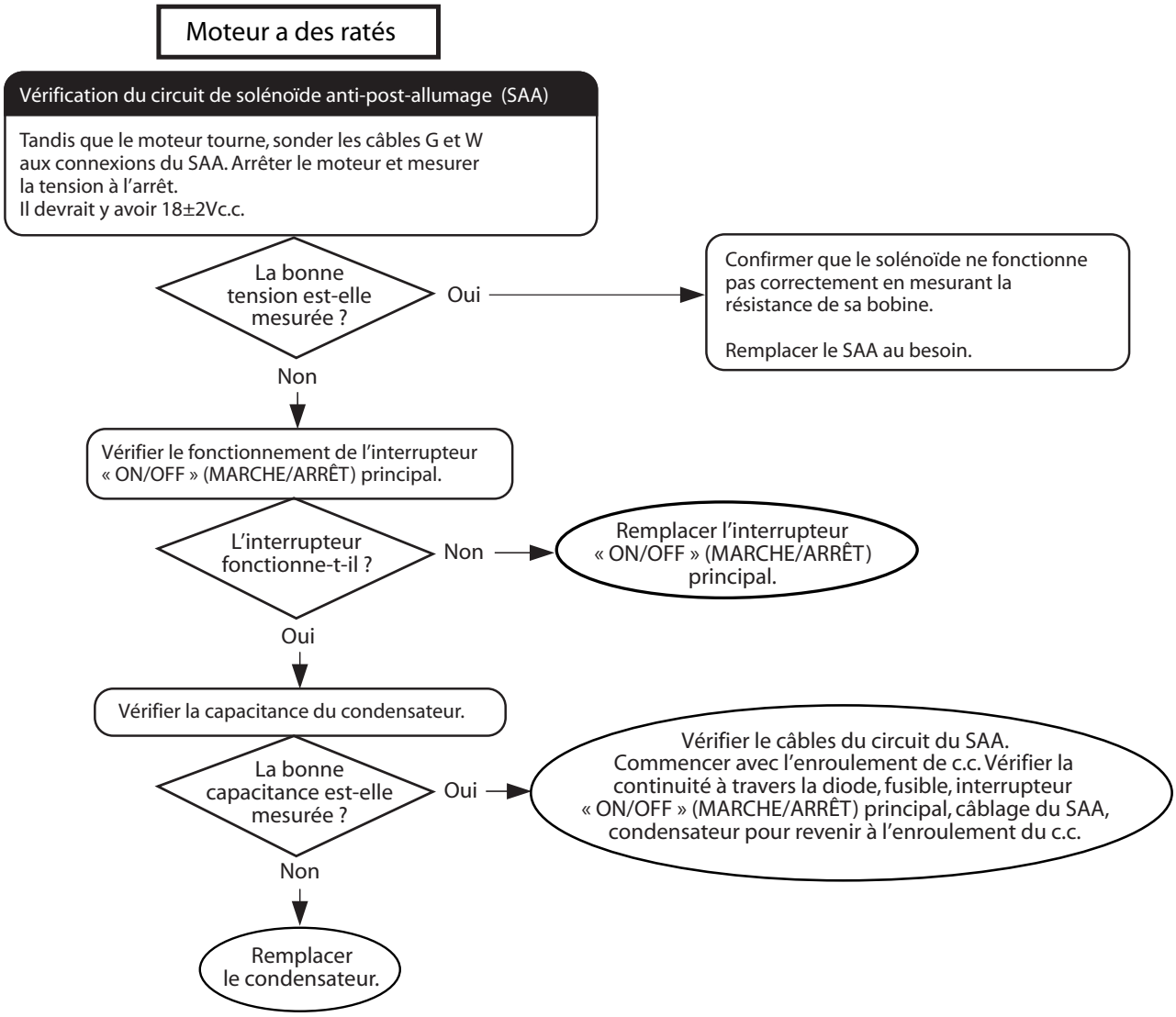






wc_gr004570

4.25 Moteur a un retour d'allumage—diagramme fonctionnel de dépannage 5A


Moteur a des ratés
Vérification du circuit de solénoïde anti-post-allumage (SAA)
Tandis que le moteur tourne, sonder les câbles G et W aux connexions du SAA. Arrêter le moteur et mesurer la tension à l'arrêt.
Il devrait y avoir 18±2Vc.c.
La bonne tension est-elle mesurée ?
Oui
Confirmer que le solénoïde ne fonctionne pas correctement en mesurant la résistance de sa bobine.
Remplacer le SAA au besoin.
Non
Vérifier le fonctionnement de l'interrupteur « ON/OFF » (MARCHE/ARRÊT) principal.
L'interrupteur fonctionne-t-il ?
Non
Remplacer l'interrupteur « ON/OFF » (MARCHE/ARRÊT) principal.
Oui
Vérifier la capacitance du condensateur.
La bonne capacitance est-elle mesurée ?
Oui
Vérifier le câbles du circuit du SAA. Commencer avec l'enroulement de c.c. Vérifier la continuité à travers la diode, fusible, interrupteur « ON/OFF » (MARCHE/ARRÊT) principal, câblage du SAA, condensateur pour revenir à l'enroulement du c.c.
Non
Remplacer le condensateur.

wc_gr003116fr

Remarques

4.26 Vérification du circuit de solénoïde anti-post-allumage (SAA) (Moteur Honda)

Voir Dessin : wc_gr003133

AVERTISSEMENT

Danger de choc électrique. Seul un personnel qualifié doit faire ce test.

Le SAA se trouve sur le moteur sous le bol du carburateur. La tension pourrait ne pas pouvoir atteindre le SAA à cause d'un enroulement de c.c. défectueux, un fusible grillé, un interrupteur « ON/OFF » (MARCHE/ARRÊT) de moteur défectueux ou un condensateur défectueux. Pour vérifier le circuit, procéder comme suit :

4.26.1 Vérifier le fusible 5A. Voir la section *Vérification de la tension au solénoïde de ralenti automatique.*

4.26.2 Vérifier la résistance de l'enroulement de c.c. Voir la section *Vérification du circuit de ralenti automatique entre le générateur et le fusible.*

4.26.3 Vérifier la tension d'un SAA en démarrant le générateur, sondant les câbles vert et blanc **(a)** avec les fils du multimètre, puis en coupant le moteur et en mesurant la tension du multimètre à l'arrêt. Il devrait y avoir 18±2V.

- Si la bonne tension est mesurée, le SAA fonctionne mal et le remplacer.
- Si la bonne tension n'est pas mesurée, continuer.

4.26.4 Retirer les vis fixant le panneau de contrôle au générateur.

4.26.5 Vérifier la continuité de l'interrupteur « ON/OFF » (MARCHE/ARRÊT) principal. En position « OFF » (ARRÊT), il devrait y avoir de la continuité à travers les contacts 4 et 5 — soit entre les câbles W/R **(b)** et W **(c)**.

- Si l'interrupteur « ON/OFF » (MARCHE/ARRÊT) principal n'a pas de continuité, le remplacer.
- Si l'interrupteur « ON/OFF » (MARCHE/ARRÊT) principal a de la continuité, continuer.

4.26.6 Débrancher le condensateur **(d)**.

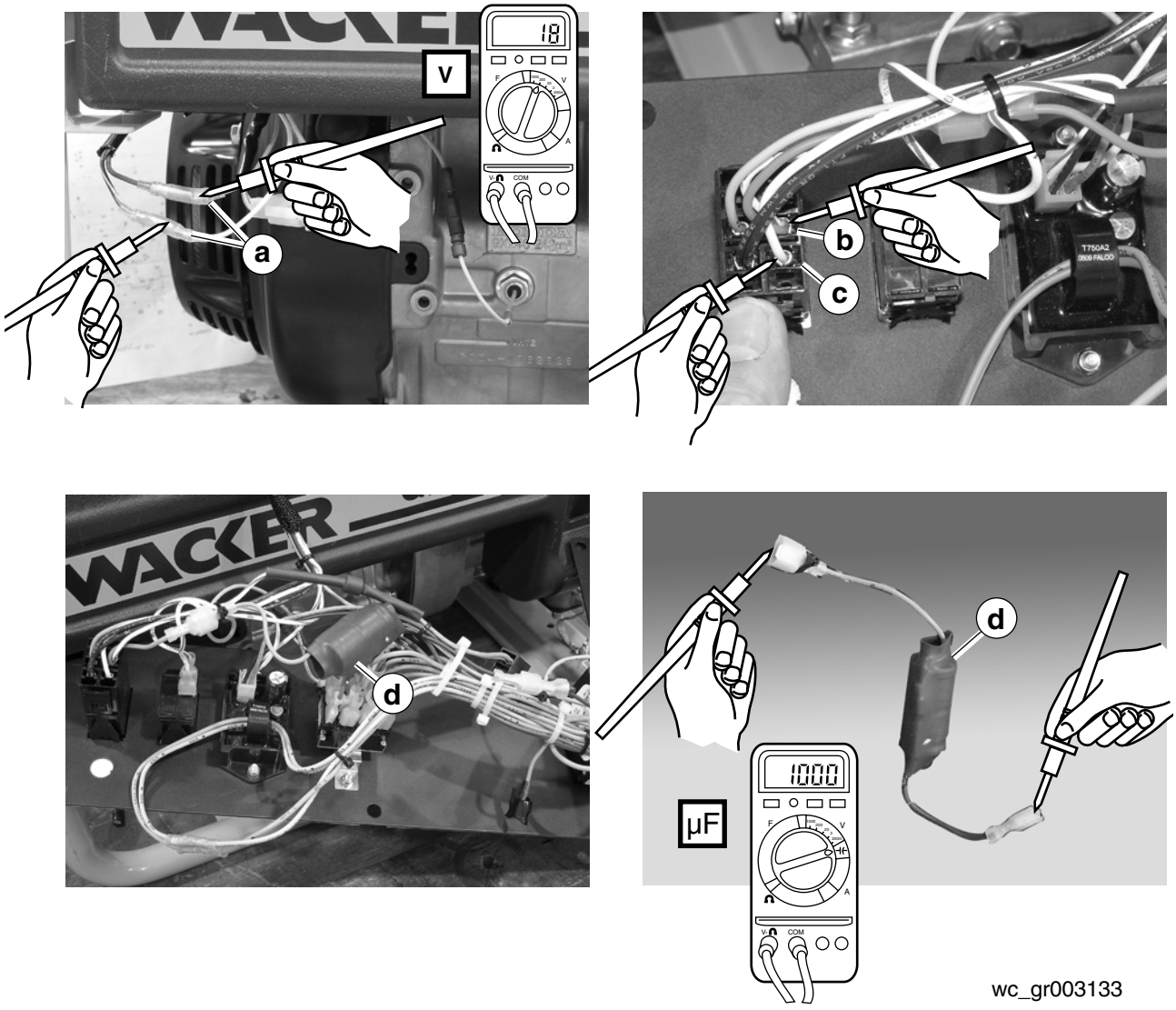
PRÉCAUTION

Un condensateur qui fonctionne peut accepter jusqu'à 30Vc.c.; attention en le déchargeant.

Décharger le condensateur en plaçant un tournevis isolé ou un outil semblable à travers les deux fils. Vérifier la capacitance du condensateur. C'est d'une valeur nominale de 1000 µF (microfarads) et devrait mesurer à 10 % de sa capacité nominale.

- Si la bonne capacitance n'est pas mesurée, remplacer le condensateur.
- Si la bonne capacitance est mesurée, le condensateur fonctionne correctement.

4.26.7 Tous les composants principaux du circuit ont maintenant été vérifiés. Si le SAA ne fonctionne toujours pas, vérifier la continuité de tous les câbles du circuit. Réparer ou remplacer les câbles au besoin.



4.27 Diagnostic de la cause du déclenchement du disjoncteur de fuite à la terre (GFI)

Voir Dessin : wc_gr003570

Une cause courante de déclenchement du disjoncteur de fuite à la terre est un câblage incorrect. Si le disjoncteur de fuite à la terre se déclenche en passant du mode 120V au mode 240V, vérifier le câblage à travers le disjoncteur de fuite à la terre. Il doit y avoir quatre fils marron et deux fils bleus à travers la partie ampèremètre **(a)** du disjoncteur de fuite à la terre. Pour toute autre combinaison, voir le schéma de câblage et corriger la situation.

En cas de doute sur la cause du déclenchement du disjoncteur général (disjoncteur de fuite à la terre ou disjoncteur général), faire le test suivant :

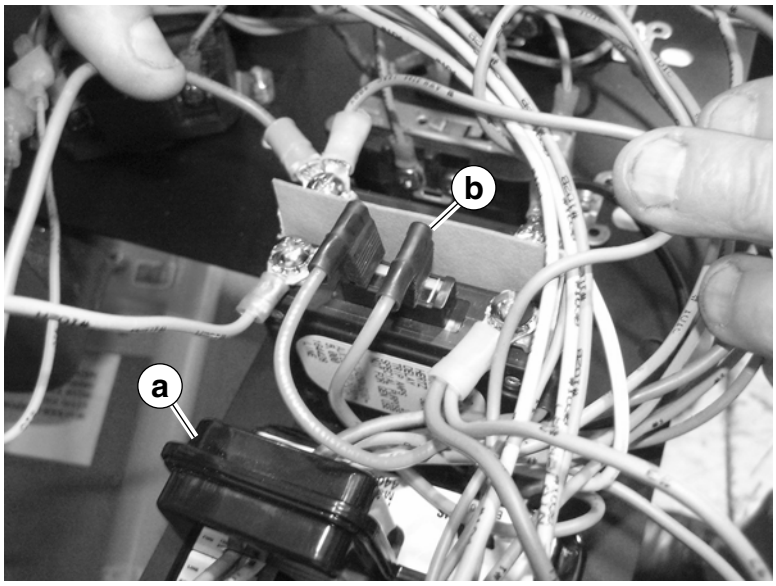
4.27.1 Éteindre le groupe électrogène.

4.27.2 Débrancher le fil jaune **(b)** du shunt du disjoncteur général.

4.27.3 Placer le disjoncteur général sur la position 120V.

4.27.4 Démarrer le groupe électrogène et basculer le disjoncteur général de la position 120V à la position 240V.

- Si le disjoncteur de fuite à la terre se déclenche et que son voyant rouge s'allume, le problème est dû au disjoncteur de fuite à la terre. Vérifier le câblage via la section ampèremètre du disjoncteur de fuite à la terre. Si le câblage est correct, remplacer le disjoncteur de fuite à la terre.
- Si le disjoncteur de fuite à la terre ne se déclenche pas, le problème est dû au disjoncteur général. Remplacer le disjoncteur général.



wc_gr003570

Remarques

5 Procédures de Démontage / Reconstruction

5.1 Outils

Étant donné qu'il n'est pas possible d'anticiper tous les problèmes qui surviennent durant la réparation du matériel, il est du ressort du mécanicien de faire preuve de bon sens et de logique dans la sélection d'un outil.

L'utilisation d'outils spéciaux est recommandée uniquement pour les opérations où l'emploi d'outils conventionnels s'avère inadaptée.

Avant de remplacer un outil ou une procédure, s'assurer que cette substitution ne causera ni blessures, ni dégâts matériels

5.2 Commandes de pièces

Les procédures de réparation contenues dans ce manuel n'incluent pas les numéros des pièces. Pour toute information concernant les pièces de rechange, se reporter à la Liste de Pièces de Rechange fournie avec l'appareil.

En cas d'égarement de la Liste de Pièces de Rechange, en commander un autre auprès de Wacker Neuson Corporation. Lors d'une commande d'une Liste de Pièces de Rechange, indiquer le numéro de modèle, le numéro de référence et le numéro de série de la machine. Les Listes de Pièces de Rechange sont également disponibles sur le site Web de Wacker Neuson Corporation. Voir le www.wackerneuson.com. Entrer dans le site Web comme visiteur.

5.3 Numéros de référence ( )

Les procédures de réparation indiquent des numéros de référence entre parenthèses ( ). Ces numéros désignent les numéros de la légende des dessins d'assemblage appropriés et d'autres dessins détaillés. Ils permettent au mécanicien d'identifier les pièces et les composants d'assemblage.

5.4 Bloc poids

Voir Dessin : wc_gr000843

Le symbole du poids donne une mesure pondérale approximative pour aider le mécanicien lors du levage de composants volumineux.

wc_gr000843

5.5 Remplacement du pot d'échappement

Voir Dessin : wc_gr003136

Retrait :

5.5.1 Débrancher la bougie d'allumage.

5.5.2 Retirer la vis **(a)** fixant le protecteur de pot d'échappement et le pied de montage du générateur **(b)** au support anti-vibrations.

5.5.3 Retirer les vis **(c)** fixant le protecteur du pot d'échappement au châssis.

5.5.4 Retirer les six vis **(d)** fixant les moitiés du protecteur de pot d'échappement ensemble et retirer le protecteur de pot d'échappement extérieur **(e)**.

Remarque : *Dans un souci de clarté, le moteur et le pot d'échappement sont présentés retirés du châssis du générateur.*

5.5.5 Retirer les deux écrous **(f)** fixant le pot d'échappement au moteur et retirer le pot d'échappement et le protecteur de pot d'échappement intérieur **(g)** du moteur.

Installation :

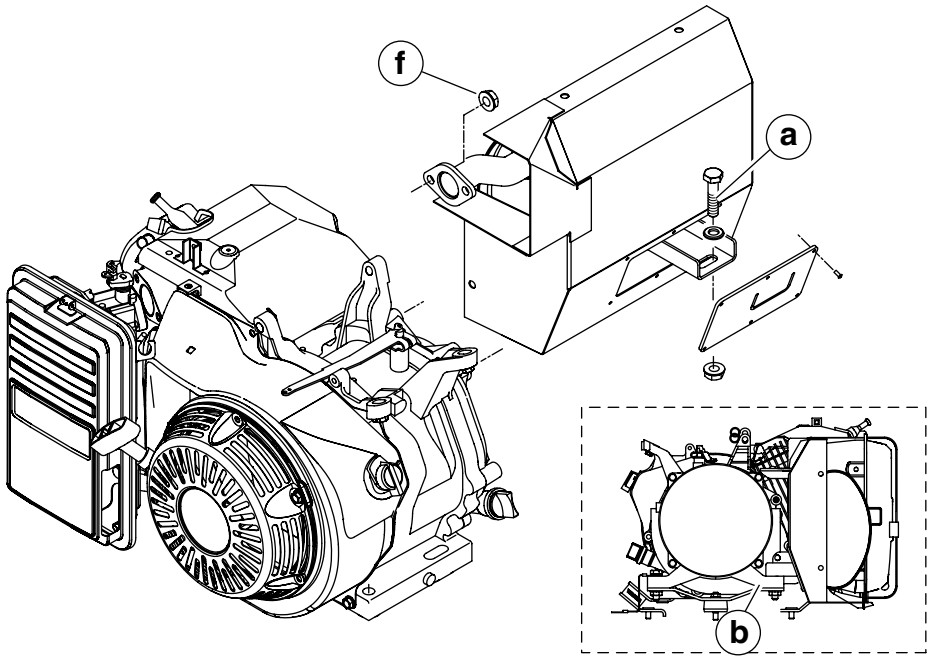
5.5.6 En installant le pot d'échappement, le protecteur de pot d'échappement intérieur **(g)** devra être placé avant d'installer les deux écrous qui fixent le pot d'échappement au moteur. Pour ce faire, glisser le protecteur de pot d'échappement intérieur sur le pot d'échappement. Placer le protecteur intérieur pour que le pot d'échappement puisse s'agencer au joint d'étanchéité et au collecteur d'échappement du moteur. Ensuite, utiliser deux écrous **(f)** et fixer le pot d'échappement et le protecteur de pot d'échappement au moteur.

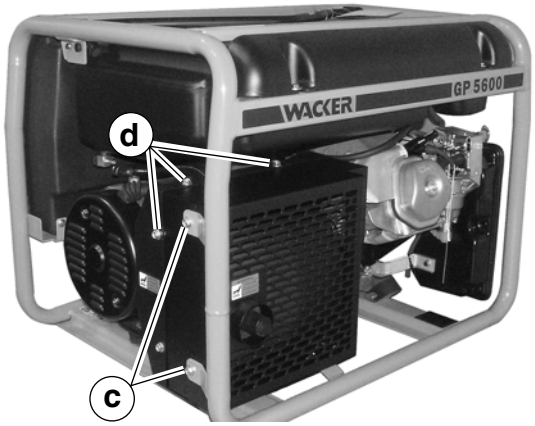
5.5.7 Fixer le protecteur de pot d'échappement extérieur **(e)** au protecteur de pot d'échappement intérieur avec six vis **(d)**.

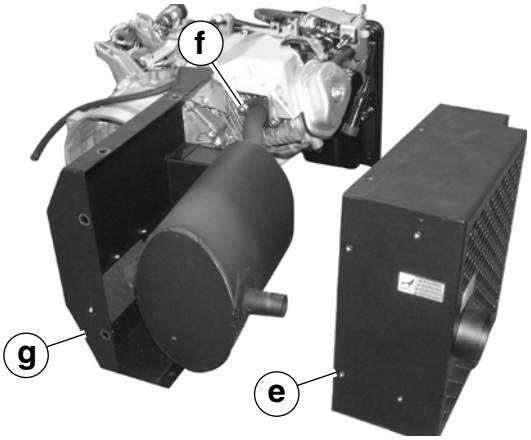
5.5.8 Installer les vis **(c)** fixant le protecteur du pot d'échappement au châssis.

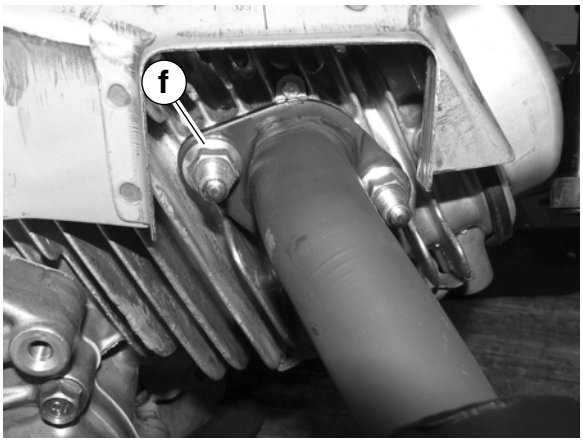
5.5.9 Fixer le protecteur de pot d'échappement et le pied de montage du générateur au support anti-vibrations à l,aide d'une vis **(a)** et d'un écrou.

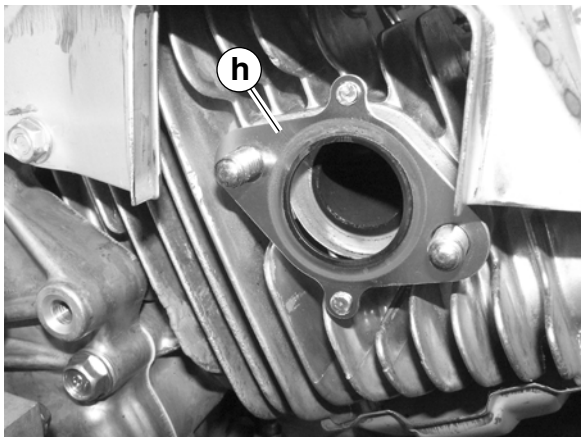
5.5.10 Rebrancher la bougie d'allumage.











wc_gr003136

5.6 Remplacement du réservoir de carburant

Voir Dessin : wc_gr003137

Retrait :

5.6.1 Débrancher la bougie d'allumage.

5.6.2 Fermer le robinet de carburant **(a)**. Retirer la durite de carburant **(b)** au robinet de carburant; boucher la durite de carburant dès qu'elle est libérée du robinet de carburant.

5.6.3 Retirer les boulons d'épaulement **(c)** et la visserie qui fixe la manette de levage **(d)** au châssis et retirer la manette de levage.

5.6.4 Retirer les deux écrous **(e)** retenant la fixation de retenue **(f)** du châssis et retirer la fixation de retenue.

5.6.5 Retirer les quatre vis **(g)** fixant le réservoir **(h)** au châssis et soulever le réservoir pour le sortir du châssis.

Installation :

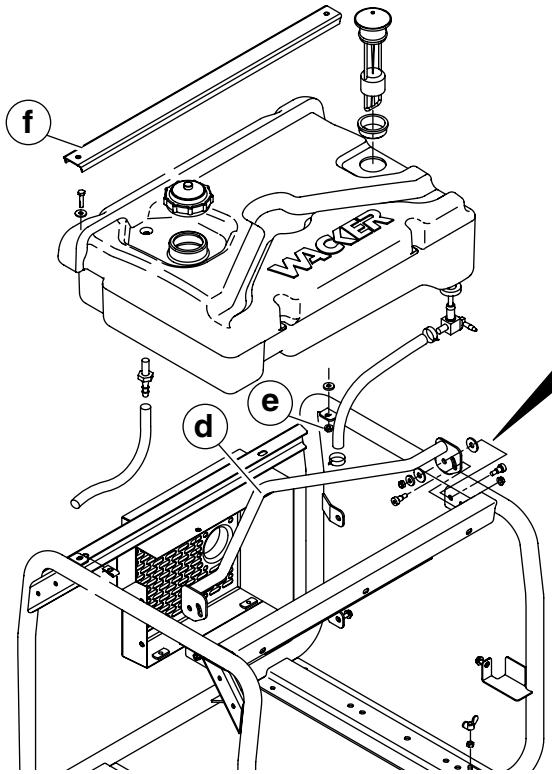
5.6.6 En installant le réservoir de carburant **(h)**, visser un peu les deux vis **(gg)**, qui se trouvent près du panneau de contrôle, utilisées pour fixer le réservoir de carburant. Coller la rondelle avec du ruban adhésif dans la position soulevée pour la vis. Ensuite, glisser le réservoir de carburant sous la rondelle. Resserrer toutes les vis fixant le réservoir de carburant au châssis.

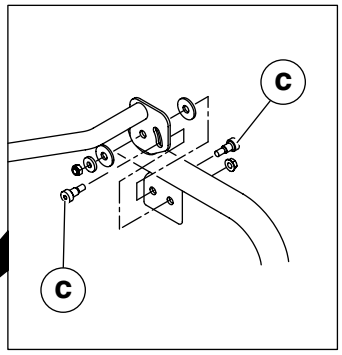
5.6.7 Installer la fixation de retenue **(f)** avec deux écrous **(e)**.

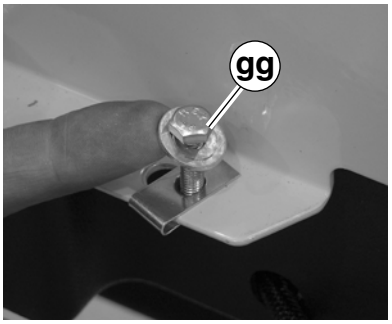
5.6.8 Placer la douille, la cale et la rondelle tel qu'indiqué et fixer la manette de levage **(d)** au châssis avec les boulons d'épaulement **(c)**.

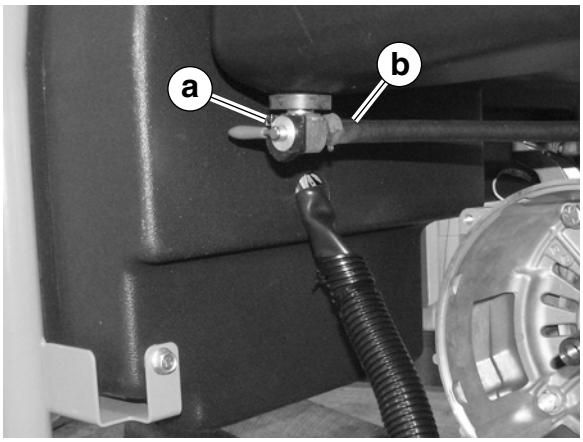
5.6.9 Réinstaller la durite de carburant **(b)**.

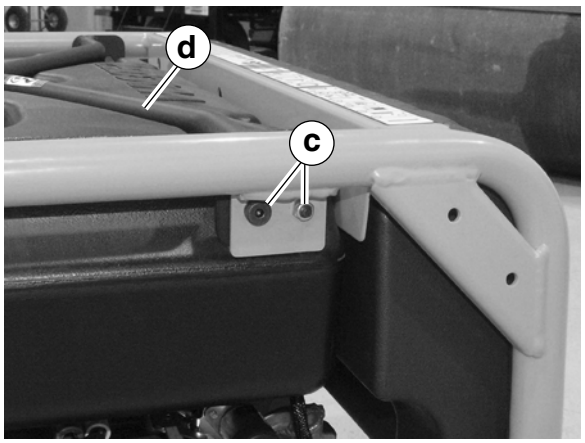
5.6.10 Rebrancher la bougie d'allumage.

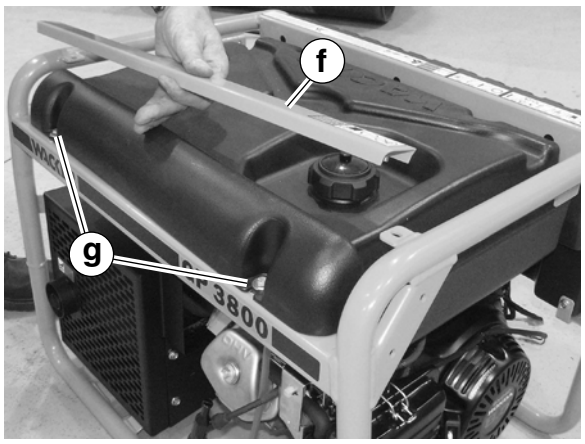


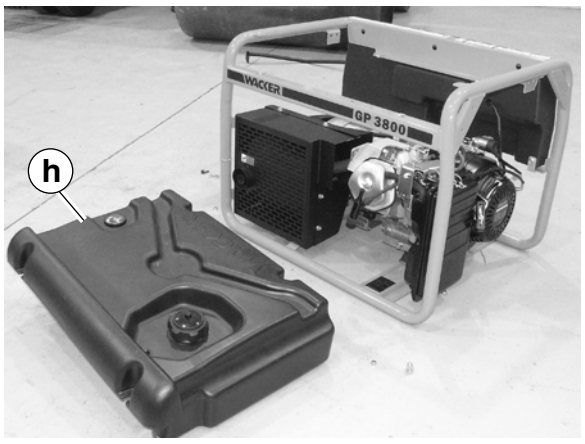












wc_gr003137

5.7 Remplacement du stator

Voir Dessin : wc_gr003138

Retrait :

5.7.1 Débrancher la bougie d'allumage.

5.7.2 Retirer les deux vis **(a)** fixant le couvercle d'extrémité et retirer le couvercle d'extrémité du générateur.

5.7.3 Débrancher les câbles **(b)** de la barrette de raccordement, le fil de masse **(c)** et le connecteur de faisceaux **(d)**. Pour les modèles GP 2500A/GP 2600, débrancher la fiche du générateur.

5.7.4 Retirer la vis **(e)** fixant le porte-brosse et retirer le porte-brosse.

5.7.5 Retirer la vis **(f)** fixant la bande de mise à la terre et le pied de montage du générateur au support anti-vibrations. Retirer aussi la vis **(g)** fixant l'autre pied de montage du générateur et le pot d'échappement au support anti-vibrations.

5.7.6 Retirer les quatre longues vis **(h)** fixant le couvercle du stator au moteur et retirer le stator **(i)** du rotor.

Installation :

5.7.7 Placer le stator **(i)** sur le rotor et fixer le stator au rotor avec quatre longues vis **(h).**

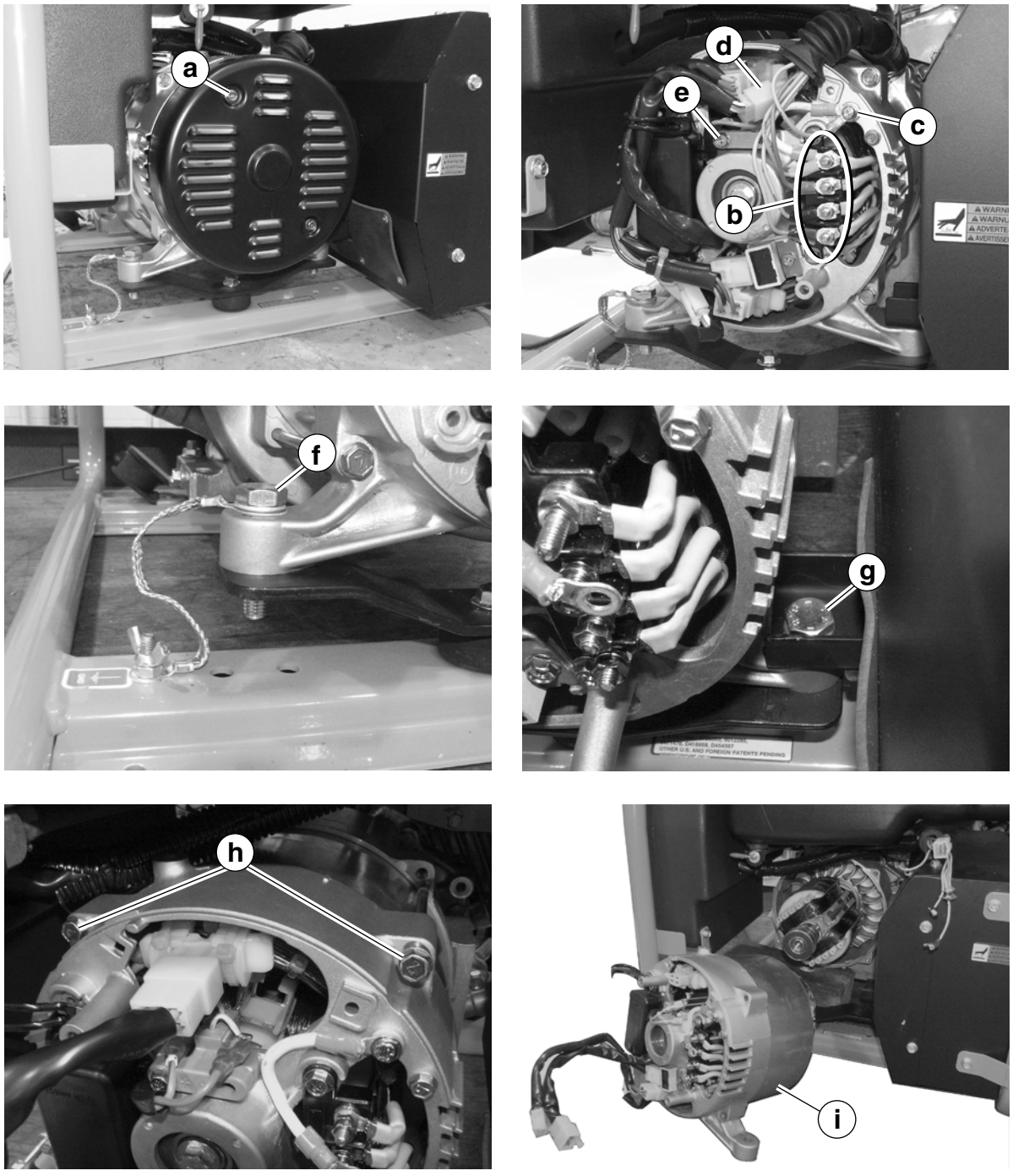
5.7.8 Installer la bande de mise à la terre et le pied de montage du générateur au support anti-vibrations avec une vis **(f)**. Installer aussi le pied de montage du générateur et le pot d'échappement au support anti-vibrations avec une vis **(g)**.

5.7.9 Installer le porte-brosse avec une vis **(e)**.

5.7.10 Brancher les câbles **(b)** à la barrette de raccordement, le fil de masse **(c)** et le connecteur de faisceaux **(d)**. Pour les modèles GP 2500A/GP 2600, brancher la fiche du générateur.

5.7.11 Installer le couvercle d'extrémité avec les vis **(a)**.

5.7.12 Rebrancher la bougie d'allumage.



wc_gr003138

5.8 Remplacement du rotor

Voir Dessin : wc_gr003139

Retrait

5.8.1 Débrancher la bougie d'allumage.

5.8.2 Retirer le stator. Voir la section *Remplacer le stator.*

5.8.3 Empêcher le volant du moteur de tourner en y plaçant une clé **(a)** ou un objet semblable dans les ailettes du ventilateur. Retirer ensuite la vis M8 **(b)** de l'extrémité du rotor.

5.8.4 Placer quelques serviettes d'atelier ou garniture semblable sous le rotor. Ceci amortira la chute du rotor s'il tombe de l'arbre conique durant le retrait. Supporter aussi le logement avec une pièce de bois ou matériau semblable.

5.8.5 Insérer dans le trou de l'arbre une vis M8 sans tête **(c)**; longueur : GP 2500/GP 2600 = 15cm; GP 3800 = 16cm; GP 5600 = 19cm; GP 6600 = 21cm. Utiliser ensuite un boulon poussoir **(d)** pour desserrer le rotor **(e)** de l'arbre du moteur **(f)**. Retirer avec soin le rotor de la machine.

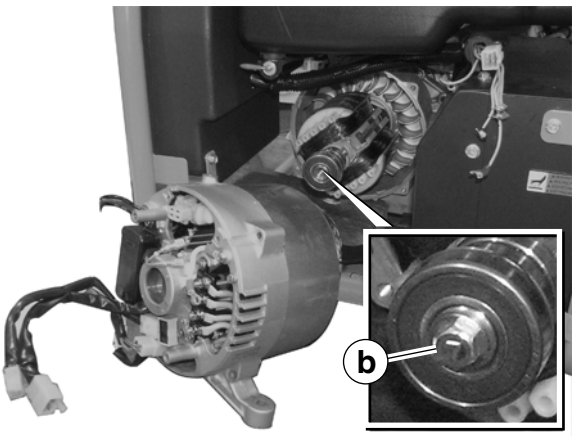
Installation :

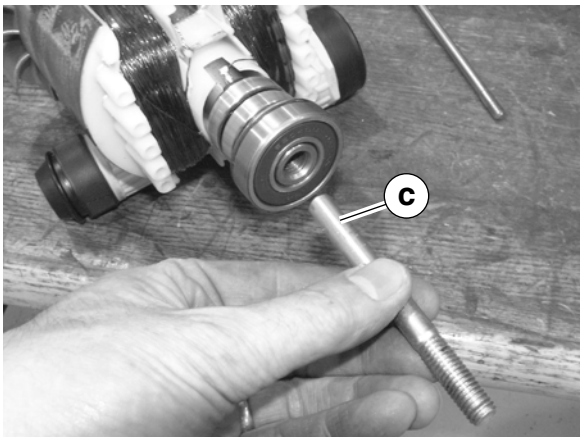
5.8.6 Placer le rotor **(e)** sur l'arbre du moteur **(f)**.

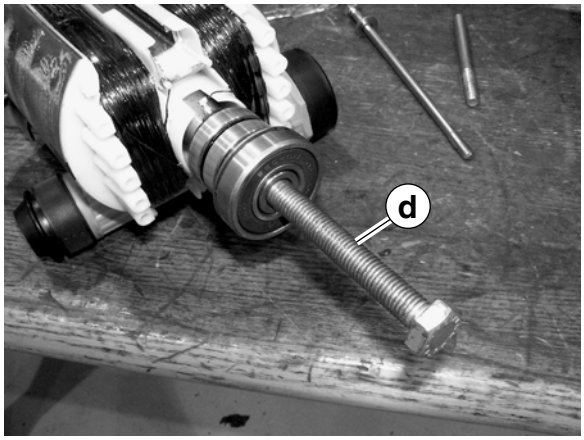
5.8.7 Caler les ailettes du moteur pour empêcher le volant de tourner.

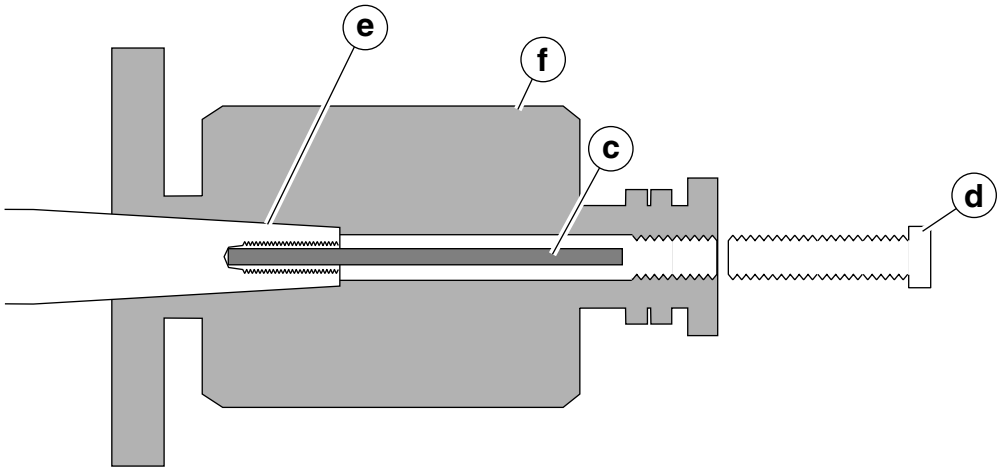
5.8.8 Fixer le rotor à l'arbre du moteur avec la longue vis M8 **(b)**.

5.8.9 Rebrancher la bougie d'allumage.









wc_gr003139

5.9 Remplacement du moteur

Voir Dessin : wc_gr003141

Retrait :

5.9.1 Débrancher la bougie d'allumage.

5.9.2 Retirer le générateur. Voir la section *Remplacer le rotor.*

5.9.3 Fermer le robinet de carburant **(a)**. Retirer la durite de carburant **(b)** au robinet de carburant; boucher la durite de carburant dès qu'elle est libre du robinet de carburant.

5.9.4 Étiqueter et débrancher le câblage **(c)** entre le moteur et le panneau de contrôle.

5.9.5 Retirer les trois vis **(d)** fixant le protecteur du pot d'échappement au châssis.

5.9.6 Retirer les écrous **(e)** fixant les supports anti-vibrations au châssis (par en dessous) et tirer l'assemblage du moteur et du pot d'échappement **(f)** (y compris les supports anti-vibrations) au châssis.

Installation :

5.9.7 Placer l'assemblage du moteur et du pot d'échappement **(f)** dans le châssis. Le fixer au châssis avec les vis **(e)**.

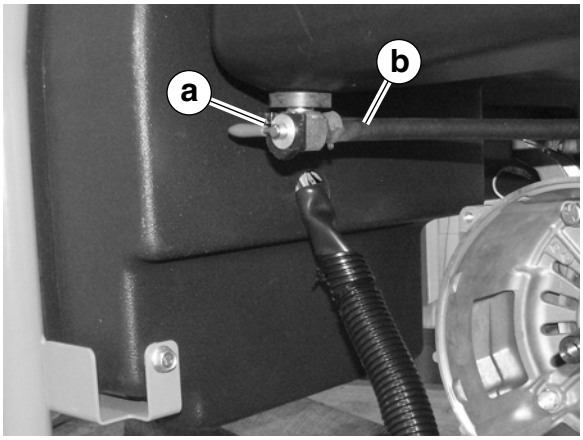
5.9.8 Fixer le protecteur de pot d'échappement au châssis avec trois vis **(d)**.

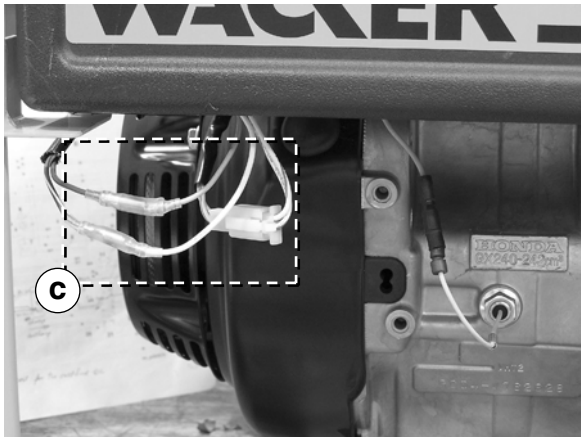
5.9.9 Rebrancher le câblage **(c)** entre le moteur et le panneau de contrôle.

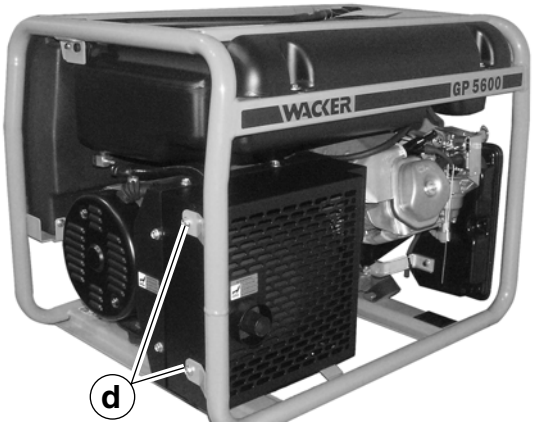
5.9.10 Rebrancher la durite de carburant **(b)**.

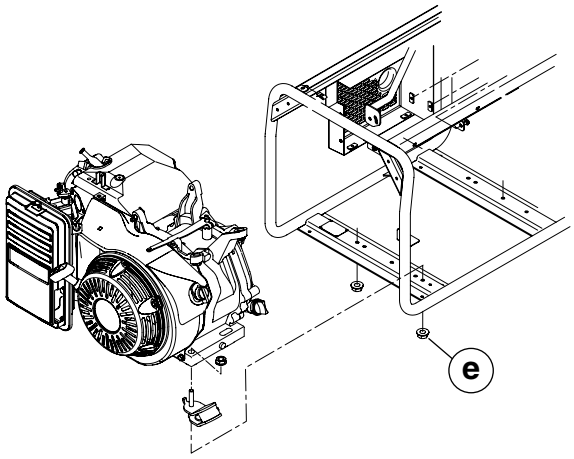
5.9.11 Installer le rotor et le stator. Voir la section *Remplacer le rotor.*

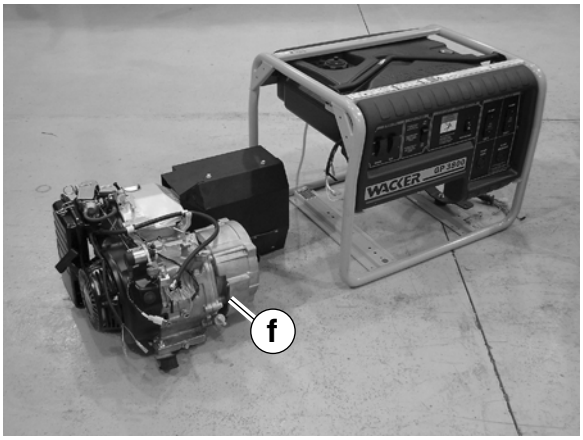
5.9.12 Rebrancher la bougie d'allumage.











wc_gr003141

6 Données Techniques

6.1 Générateur—GP 2600

Numéro de référence		**GP 2600** 0620116	**GP 2600** 0620088
Générateur			
Puissance de sortie - maximum	W	2600	
Puissance de sortie - continuous	W	2250	
Type de groupe électrogène		Monotension, monophasé Système à balais	
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 1ø	
Fréquence	Hz	60	
Facteur de puissance		1,0	
Prises CA : 125 V GFI duplex 125 V duplex	Ampères	 20 20	
Disjoncteur principal	Ampères	20	
L x W x H	mm	615 x 435 x 545	
Poids (à vide)	Kg	47,7	

6.2 Moteur—GP 2600

Numéro de référence		**GP 2600** 0620116	**GP 2600** 0620088
Moteur			
Type du moteur		Refroidi par air, 4 temps monoclindre, arbre à came en tête	
Constructeur		Wacker	
Modèle		WM 170	
Puissance	kW (CV)	4,2	
Bougie d'allumage		NGK BR6HS (Champion RL86C)	
Ecartement de l'électrode	mm (in.)	0,6–0,7	
Régime d'utilisation (maximal)	tours/min.	3600	
Filtre à air	type	Élément double	
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30, SE ou plus haut	
Capacité du carter d'huile	ml (oz.)	0,6	
Carburant	type	Essence régulière sans plomb	
Capacité du réservoir	l	15	
Consommation carburant	l /hr.	1,47	
Durée de marche-à pleine	heures	10,2	

6.3 Générateur—GP 3800

Numéro de référence		**GP 3800A** 0620103	**GP 3800A CAN** 0620104
Générateur			
Puissance de sortie - maximum	W	3800	
Puissance de sortie - continuous	W	3400	
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais	
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø	
Fréquence	Hz	60	
Facteur de puissance		1,0	
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 20	
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 16 A à chaque pôle	
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	
Poids (à vide)	Kg	73	

Item No.		GP 3800A 0620342	GP 3800A 0620484
Generator			
Maximum Output	W	3800	
Continuous Output	W	3400	
Type		Dual voltage, single phase, Auto voltage regulator system	
AC Voltages Available	volts phase	120 / 240 1ø	
Frequency	Hz	60	
Power Factor		1.0	
AC receptacles: 125V duplex 125V duplex 125V twist-lock 125V/250V twist-lock	 amp amp amp amp	 20 20 30 20	
Main Circuit Breaker	amp	2-pole, 16 amp each pole	
L x W x H	mm (in.)	685 x 530 x 537 (27 x 21 x 21.2)	1003 x 686 x 677 (39.5 x 27 x 26.7)
Weight (dry)	Kg (lbs.)	76 (167.7)	85.7 (189)

6.4 Moteur—GP 3800

Numéro de référence		**GP 3800A** 0620103	**GP 3800A CAN** 0620104
Moteur			
Type du moteur		Moteur à essence 2 cylindres, refroidi à l'air, 4 temps	
Constructeur		Honda	
Modèle		GX 240	
Puissance max. nominale à vitesse nominale	kW (CV)	5,3 @ 3600 tours/min.	
Bougie d'allumage		BPR6ES / W20EPR-U	
Ecartement de l'électrode	mm	0,7 - 0,8	
Régime d'utilisation	tours/min.	3600	
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90	
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée	
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30 class SF, SE, SD o SC	
Capacité du carter d'huile	ml	1,1	
Carburant	type	essence ordinaire sans plomb	
Capacité du réservoir	l	19,5	
Consommation carburant	l/hr.	2,4	
Durée de marche		8,2	

Puissance nominale des moteur

Puissance nominale nette conformément à SAE J1349. La puissance réelle peut varier selon les conditions spécifiques d'utilisation.

Numéro de référence		**GP 3800A** 0620342 0620484
Moteur		
Type du moteur		Moteur à essence 2 cylindres, refroidi à l'air, 4 temps
Constructeur		Honda
Modèle		GX 240
Puissance max. nominale à vitesse nominale	kW (CV)	5,3 @ 3600 tours/min.
Bougie		BPR6ES / W20EPR-U
Ecartement de l'électrode	mm	0,7 - 0,8
Régime d'utilisation	tours/min.	3600
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30 class SF, SE, SD o SC
Capacité du carter d'huile	ml	1,1
Carburant	type	essence ordinaire sans plomb
Capacité du réservoir	l	19,5
Consommation carburant	l/hr.	2,4
Durée de marche		8,2

Puissance nominale des moteur

Puissance nominale nette conformément à SAE J1349. La puissance réelle peut varier selon les conditions spécifiques d'utilisation.

Numéro de référence		**GP 3800A** 0620485 0620379 0620104
Moteur		
Type du moteur		Moteur à essence 2 cylindres, refroidi à l'air, 4 temps
Constructeur		Honda
Modèle		GX 240
Puissance max. nominale à vitesse nominale	kW (CV)	5,3 @ 3600 tours/min.
Bougie		BPR6ES / W20EPR-U
Ecartement de l'électrode	mm	0,7 - 0,8
Régime d'utilisation	tours/min.	3600
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30 class SF, SE, SD o SC
Capacité du carter d'huile	ml	1,1
Carburant	type	essence ordinaire sans plomb
Capacité du réservoir	l	19,5
Consommation carburant	l/hr.	2,4
Durée de marche		8,2

6.5 Générateur—GP 4000

Numéro de référence		**GP 4000** 0620089 0620325
Générateur		
Puissance de sortie - maximum	W	4000
Puissance de sortie - continuous	W	3600
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø
Fréquence	Hz	60
Facteur de puissance		1.0
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 20
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 17 A à chaque pôle
L x W x H	mm	685 x 530 x 535
Poids (à vide)	Kg	69

Numéro de référence		**GP 4000** 0620380 0620090
Générateur		
Puissance de sortie - maximum	W	4000
Puissance de sortie - continuous	W	3600
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø
Fréquence	Hz	60
Facteur de puissance		1.0
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 20
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 17 A à chaque pôle
L x W x H	mm	685 x 530 x 535
Poids (à vide)	Kg	69

6.6 Moteur—GP 4000

Puissance nominale des moteur

Puissance nominale nette conformément à SAE J1349. La puissance réelle peut varier selon les conditions spécifiques d'utilisation.

Numéro de référence		**GP 4000** 0620089 0320325
Moteur		
Type du moteur		4-temps, moteur soupape renversée unicylindre
Constructeur		Wacker Neuson
Modèle		WM 270
Puissance max. nominale à vitesse nominale	kW (CV)	6,6
Bougie d'allumage		(NGK) BR 6HS Champion RL86C
Ecartement de l'électrode	mm	0,6–0,7
Régime d'utilisation	tours/min.	3600
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30, SE ou plus haut
Capacité du carter d'huile	l	1,1
Carburant	type	essence ordinaire sans plomb
Capacité du réservoir	l	19,5
Consommation carburant	l/hr.	2,4
Durée de marche		8,3

Puissance nominale des moteur

Puissance nominale nette conformément à SAE J1349. La puissance réelle peut varier selon les conditions spécifiques d'utilisation.

Numéro de référence		**GP 4000** 0620380 0620090
Moteur		
Type du moteur		4-temps, moteur soupape renversée unicylindre
Constructeur		Wacker Neuson
Modèle		WM 270
Puissance max. nominale à vitesse nominale	kW (CV)	6,6
Bougie d'allumage		(NGK) BR 6HS Champion RL86C
Ecartement de l'électrode	mm	0,6–0,7
Régime d'utilisation	tours/min.	3600
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30, SE ou plus haut
Capacité du carter d'huile	l	1,1
Carburant	type	essence ordinaire sans plomb
Capacité du réservoir	l	19,5
Consommation carburant	l/hr.	2,4
Durée de marche		8,3

6.7 Générateur—GP/GPS 5600

Numéro de référence		**GP 5600A** 0620091	**GP 5600A** 0620092	**GPS 5600A** 0620093
Générateur				
Puissance de sortie - maximum	W	5600		
Puissance de sortie - continuous	W	5000		
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais		
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø		
Fréquence	Hz	60		
Facteur de puissance		1,0		
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 30		
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 23 A à chaque pôle		
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	1005 x 685 x 660	870 x 530 x 520
Poids (à vide)	Kg	84	94	91

Numéro de référence		**GP 5600A CAN** 0620094	**GP 5600A CAN** 0620095	**GPS 5600A CAN** 0620096
Générateur				
Puissance de sortie - maximum	W	5600		
Puissance de sortie - continuous	W	5000		
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais		
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø		
Fréquence	Hz	60		
Facteur de puissance		1,0		
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 30		
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 23 A à chaque pôle		
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	1005 x 685 x 660	870 x 530 x 520
Poids (à vide)	Kg	84	94	91

Numéro de référence		**GP 5600A** 0620327	**GP 5600A** 0620326	**GPS 5600A** 0620328
Générateur				
Puissance de sortie - maximum	W	5600		
Puissance de sortie - continuous	W	5000		
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais		
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø		
Fréquence	Hz	60		
Facteur de puissance		1,0		
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 30		
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 23 A à chaque pôle		
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	1005 x 685 x 660	870 x 530 x 520
Poids (à vide)	Kg	84	94	91

Numéro de référence		**GP 5600A** 0620382	**GP 5600A** 0620381	**GPS 5600A** 0620383
Générateur				
Puissance de sortie - maximum	W	5600		
Puissance de sortie - continuous	W	5000		
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais		
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø		
Fréquence	Hz	60		
Facteur de puissance		1,0		
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 30		
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 23 A à chaque pôle		
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	1005 x 685 x 660	870 x 530 x 520
Poids (à vide)	Kg	84	94	91

Numéro de référence		**GP 5600A CAN** 0620094	**GP 5600A CAN** 0620095	**GPS 5600A CAN** 0620096
Générateur				
Puissance de sortie - maximum	W	5600		
Puissance de sortie - continuous	W	5000		
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais		
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø		
Fréquence	Hz	60		
Facteur de puissance		1,0		
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 30		
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 23 A à chaque pôle		
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	1005 x 685 x 660	870 x 530 x 520
Poids (à vide)	Kg	84	94	91

6.8 Moteur—GP/GPS 5600

Numéro de référence		**GP 5600A** 0620091 0620092	**GP 5600A CAN** 0620094 0620095	**GPS 5600A** 0620093	**GPS 5600A CAN** 0620096
Motour					
Type du moteur		Moteur à essence 2 cylindres,refroidi à l'air, 4 temps			
Constructeur		Honda			
Modèle		GX 340			
Puissance	kW	8,2			
Bougie d'allumage		BPR6ES / W20EPR-U			
Ecartement de l'électrode	mm	0,7 - 0,8			
Régime d'utilisation (maximal)	tours/min.	3600			
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90			
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée			
Batterie	type puissance nominale taille (in.)	N/A		Y50-N18L-A 12V - 20 Amp-hour $8\text{-}^{1}/_{8} \times 3\text{-}^{9}/_{16} \times 6\text{-}^{7}/_{16}$	
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30 service class SF, SE, SD or SC			
Capacité du carter d'huile	ml	1,1			
Carburant	type	Essence régulière sans plomb			
Capacité du réservoir	l	19,5			
Consommation carburant	l/hr	3,2			
Durée de marche		6			

Puissance nominale des moteur

Puissance nominale nette conformément à SAE J1349. La puissance réelle peut varier selon les conditions spécifiques d'utilisation.

Numéro de référence		**GP 5600A** 0620327 0620326	**GPS 5600A** 0620328
Moteur			
Type du moteur		Moteur à essence 2 cylindres,refroidi à l'air, 4 temps	
Constructeur		Honda	
Modèle		GX 340	
Puissance	kW	7,1	
Bougie		BPR6ES / W20EPR-U	
Ecartement de l'électrode	mm	0,7 - 0,8	
Régime d'utilisation (maximal)	tours/min.	3600	
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90	
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée	
Batterie	type puissance nominale taille (in.)	N/A	Y50-N18L-A 12V - 20 Amp-hour $8\text{-}^{1}/_{8} \times 3\text{-}^{9}/_{16} \times 6\text{-}^{7}/_{16}$
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30 service class SF, SE, SD or SC	
Capacité du carter d'huile	ml	1,1	
Carburant	type	Essence régulière sans plomb	
Capacité du réservoir	l	19,5	
Consommation carburant	l/hr	3,2	
Durée de marche		6	

Puissance nominale des moteur

Puissance nominale nette conformément à SAE J1349. La puissance réelle peut varier selon les conditions spécifiques d'utilisation.

Numéro de référence		**GP 5600A** 0620381 0620382	**GP 5600A CAN** 0620094 0620095	**GPS 5600A** 0620383	**GPS 5600A CAN** 0620096
Motour					
Type du moteur		Moteur à essence 2 cylindres,refroidi à l'air, 4 temps			
Constructeur		Honda			
Modèle		GX 340			
Puissance max. nominale à vitesse nominale	kW	7,1			
Bougie		BPR6ES / W20EPR-U			
Ecartement de l'électrode	mm	0,7 - 0,8			
Régime d'utilisation	tours/min.	3600			
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90			
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée			
Batterie	type puissance nominale taille (in.)	N/A		Y50-N18L-A 12V - 20 Amp-hour $8\text{-}^{1}/_{8} \times 3\text{-}^{9}/_{16} \times 6\text{-}^{7}/_{16}$	
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30 service class SF, SE, SD or SC			
Capacité du carter d'huile	ml	1,1			
Carburant	type	Essence régulière sans plomb			
Capacité du réservoir	l	19,5			
Consommation carburant	l/hr	3,2			
Durée de marche		6			

6.9 Générateur—GP/GPS 6600

Numéro de référence		**GP 6600A** 0620097	**GP 6600A** 0620098	**GPS 6600A** 0620099
Générateur				
Puissance de sortie - maximum	W	6600		
Puissance de sortie - continuous	W	6000		
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais		
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø		
Fréquence	Hz	60		
Facteur de puissance		1,0		
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 30		
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 27 A à chaque pôle		
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	1005 x 685 x 660	870 x 530 x 520
Poids (à vide)	Kg	87	96,6	94

Numéro de référence		**GP 6600A CAN** 0620100	**GP 6600A CAN** 0620101	**GPS 6600A CAN** 0620102
Générateur				
Puissance de sortie - maximum	W	6600		
Puissance de sortie - continuous	W	5500		
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais		
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø		
Fréquence	Hz	60		
Facteur de puissance		1,0		
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 30		
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 27 A à chaque pôle		
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	1005 x 685 x 660	870 x 530 x 520
Poids (à vide)	Kg	87	96,6	94

Numéro de référence		**GP 6600A** 0620330	**GP 6600A** 0620329	**GPS 6600A** 0620331
Générateur				
Puissance de sortie - maximum	W	6600		
Puissance de sortie - continuous	W	6000		
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais		
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø		
Fréquence	Hz	60		
Facteur de puissance		1,0		
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 30		
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 27 A à chaque pôle		
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	1005 x 685 x 660	870 x 530 x 520
Poids (à vide)	Kg	87	96,6	94

Numéro de référence		**GP 6600A** 0620385	**GP 6600A** 0620384	**GPS 6600A** 0620386
Générateur				
Puissance de sortie - maximum	W	6600		
Puissance de sortie - continuous	W	6000		
Type de groupe électrogène		Double tension, monophasé Système à balais		
Tensions alternatives disponibles	volts phase	120 / 240 1ø		
Fréquence	Hz	60		
Facteur de puissance		1,0		
Prises CA : 125 V bilatéral 125 V bilatéral 125 V à verrouillage par rotation 125 V / 250 V à verrouillage par rotation	Ampères	 20 20 30 30		
Disjoncteur principal	Ampères	2 pôles, 27 A à chaque pôle		
L x W x H	mm	685 x 530 x 520	1005 x 685 x 660	870 x 530 x 520
Poids (à vide)	Kg	87	96,6	94

6.10 Moteur—GP/GPS 6600

Numéro de référence		GP 6600A 0620097 0620098	GP 6600A CAN 0620100 0620101	GPS 6600A 0620099	GPS 6600A CAN 0620102
Moteur					
Type du moteur		Moteur à essence 2 cylindres, refroidi à l'air, 4 temps			
Constructeur		Honda			
Modèle		GX 390			
Puissance max. nominale à vitesse nominale	kW	8,2 @ 3600 tours/min.			
Bougie d'allumage		Champion RN10Y			
Ecartement de l'électrode	mm	0,7 - 0,8			
Régime d'utilisation	tours/min.	3600			
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90			
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée			
Batterie	type puissance nominale taille (in.)	N/A		Y50-N18L-A 12V - 20 Amp-hour $8\text{-}^{1}/_{8} \times 3\text{-}^{9}/_{16} \times 6\text{-}^{7}/_{16}$	
Lubrification du moteur	huile class.	SAE 10W30 catégorie SF, SE, SD ou SC			
Capacité du carter d'huile	ml	1,1			
Carburant	type	Essence régulière sans plomb			
Capacité du réservoir	l	19,5			
Consommation carburant	l/hr.	3,9			
Durée de marche		5			

Puissance nominale des moteur

Puissance nominale nette conformément à SAE J1349. La puissance réelle peut varier selon les conditions spécifiques d'utilisation.

Numéro de référence		**GP 6600A** 0620330 0620329	**GPS 6600A** 0620331
Moteur			
Type du moteur		Moteur à essence 2 cylindres, refroidi à l'air, 4 temps	
Constructeur		Honda	
Modèle		GX 390	
Puissance max. nominale à vitesse nominale	kW	8,2 @ 3600 tours/min.	
Bougie		Champion RN10Y	
Ecartement de l'électrode	mm	0,7 - 0,8	
Régime d'utilisation	tours/min.	3600	
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90	
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée	
Batterie	type puissance nominale taille (in.)	N/A	Y50-N18L-A 12V - 20 Amp-hour $8\text{-}^{1}/_{8} \times 3\text{-}^{9}/_{16} \times 6\text{-}^{7}/_{16}$
Lubrification du moteur	huile class	SAE 10W30 catégorie SF, SE, SD ou SC	
Capacité du carter d'huile	ml	1,1	
Carburant	type	Essence régulière sans plomb	
Capacité du réservoir	l	19,5	
Consommation carburant	l/hr.	3,9	
Durée de marche		5	

Puissance nominale des moteur

Puissance nominale nette conformément à SAE J1349. La puissance réelle peut varier selon les conditions spécifiques d'utilisation.

Numéro de référence		GP 6600A 0620385 0620384	GP 6600A CAN 0620100 0620101	GPS 6600A 0620386	GPS 6600A CAN 0620102
Moteur					
Type du moteur		Moteur à essence 2 cylindres, refroidi à l'air, 4 temps			
Constructeur		Honda			
Modèle		GX 390			
Puissance max. nominale à vitesse nominale	kW	9,7 @ 3600 tours/min			
Bougie		Champion RN10Y			
Ecartement de l'électrode	mm	0,7 - 0,8			
Régime d'exploitation	tours/min.	3600			
Automatique du ralenti VAC	Vitesse maximale à vide Ralenti le plus réduit	119 90			
Filtre à air	type	À sec avec pré-dépurateur à mousse huilée			
Batterie	type puissance nominale taille (in.)	N/A		Y50-N18L-A 12V - 20 Amp-hour $8\text{-}^{1}/_{8}$ x $3\text{-}^{9}/_{16}$ x $6\text{-}^{7}/_{16}$	
Lubrification du moteur	huile class	SAE 10W30 catégorie SF, SE, SD ou SC			
Capacité du carter d'huile	ml	1,1			
Carburant	type	Essence régulière sans plomb			
Capacité du réservoir	l	19,5			
Consommation carburant	l/hr.	3,9			
Durée de marche		5			